

Odborný posudek zpracované dokumentace „Doplnění dopravně inženýrských podkladů pro akci Vestecká spojka“

Zpracoval: Ing. Jan Kašík, Babtie, spol.s.r.o.

V roce 2005 zpracoval ÚDI Praha pro obec Šeberov Dopravně inženýrské podklady pro posouzení variant rozvoje komunikační sítě Šeberova. Studie jasně prokázala nevhodnost řešení komunikací pode alternativní stude a napojení na dálnici D1 u křižovatky Chodov ve srovnání s Vesteckou spojkou.

V roce 2007 zpracoval ÚDI Praha pro projektanta Vestecké spojky Dopravně inženýrské podklady pro akci Vestecké spojka. Účelem této práce byla poskytnout podklady pro návrh komunikace a křižovatek. Výpočet byl proveden v jedné variantě pro rok 2015 a rok 2030.

Dopravně inženýrskou studii „Doplnění dopravně inženýrských podkladů pro akci Vestecká spojka“ zpracoval Úsek dopravních informací Technické správy komunikací hl.m.Prahy v březnu 2008 jako dodatek k podkladu pro projektant rozšířený o stávající intenzity dopravy a různé varianty komunikační sítě. Obsahem studie je přehled zatížení komunikační sítě jižní okraje hl.m. Prahy a sousedící části Středočeského kraje a to získaných z průzkumů dopravy z období 2005 – 2007 a z modelových prognostických intenzit pro různé varianty stavu komunikační sítě v roce 2015 a 2030. Pět zatěžovacích stavů je různou kombinací zprovoznění Pražského okruhu, dálnice D3 a Vestecké spojky (bez dopravně nepřijatelných možností existence D3 či Vestecké spojky bez Pražského okruhu) . Takováto škála výpočtů umožňuje beze zbytku posoudit dopady přivedení dálnice D3 k Jesenici i vybudování Vestecké spojky na intenzity dopravy.

Pro modelové výpočty intenzit dopravy byl použit dopravní model, který vychází z dlouholetých zkušeností ÚDI Praha s modelováním dopravy a realizací dopravních průzkumů v Praze (stejný jako v roce 2007, mírně odlišný od roku 2005). Modelová dopravní síť a zdroje a cíle dopravy jsou zadány v aktuální podobě podle současných znalostí rozvojových záměrů na území Prahy. Objem dopravy z nejnověji zprovozněných areálů nemusí být plně ověřen dopravními průzkumy. Některé již připravované záměry v dopravním modelu nejsou, např. využití ploch východně od Šeberova pro komerční areály, v modelové síti chybí i východní obchvat Šeberova zajišťující přístup k novému areálu. Nárůst intenzit 2007 - 2015 je poměrně mírný, běžně cca o 10%, není zřejmě plně zahrnut pokračující růst osídlení území jižně od Prahy. Přesto dopravní model poskytuje hodnoty vhodné pro provedení posouzení vlivu nových staveb na intenzity dopravy (matice dopravních vztahů již obsahuje záměry obsažené v územním plánu), při uvážení výše uvedených skutečností by se daly očekávat spíše vyšší hodnoty.

Ve studii je uveden velmi stručný komentář výsledků, který konstatuje, že v případě vybudování Vestecké spojky se intenzita dopravy v městské části Praha - Šeberov (ulice K Šeberovu – K Hrnčírům) sníží. Tento fakt je zřejmý. Z provedených výpočtů však lze učinit i další závěry:

- Všechna silniční spojení příměstského území jižně od Prahy jsou v dopravních špičkách přetížená, a proto rychle stoupají intenzity dopravy i mimo hlavní trasy, např. na ulicích K Šeberovu a K Hrnčářům
- Dnešní intenzita dopravy na ulici K Šeberovu činí 11 tis. voz za den, bez budování dalších komunikací by do roku 2015 dosáhla min. 18 tis.
- Dokončení Pražského okruhu včetně Vesteckého přivaděče na silnici II/603 odvede část dopravy od jihu mimo oblast Písnice - Kunratice – Šeberov po Pražském okruhu a proto v roce 2015 intenzita dopravy dosáhne příznivější hodnoty 12 tis. voz. za den, intenzita však i po roce 2015 poroste a stav využití komunikací neumožní významnější zklidňování průjezdů obytnými územími bez jejich uzavření (plánovaný obchvat Šeberova bude využitý z velké části pro obsluhu nově využitých ploch pro komerční účely, situaci v Hrnčářích zřejmě nevyřeší)
- Po dokončení Pražského okruhu významně poklesne intenzita na Brněnské ulici (úseku dálnice D1 v Praze), cca o 20 tis. voz za den. Bude proto vhodné přivést další dopravu, která dnes používá silniční a uliční síť města na tuto trasu.
- Přivedením dálnice D3 do prostoru Jesenice stoupnou dále nároky na uliční síť na jihu Prahy, v Šeberově by tak dosáhly intenzity cca 14 tis. voz za den
- Po vybudování Vestecké spojky je možné čekat pokles intenzit dopravy v Šeberově pod dnešní hodnotu na cca 10 tis. voz za den
- Vestecká spojka umožní převést na zaústění dálnice D1 a pankráckou radiálu dopravu z oblasti Kamenice – Jesenice, která by nevolila další trasu Pražský okruh – křižovatka Modletice - dálnice D1 ale jízdu po silnicích a ulicích jižního okraje Prahy, odvede na pankráckou radiálu i část cest, které by jinak zatížily vstup silnice II/603 do Prahy – její přetížení by vyvolalo větší využití „vedlejší“ trasy dál přes Šeberov.
- Silniční síť na hranici Prahy a Středočeského kraje je celoplošně přetěžována a s pokračující suburbanizací tlak na její využívání dále poroste. Středočeský kraj zatím nechápe budování nových komunikací a obchvatů sídel u hranic Prahy jako svoji prioritu, jsou však již součástí Územního plánu VÚC Pražského regionu a připravuje se realizace prvních z nich. Na území hl.m.Prahy jsou nové komunikace nižších tříd též součástí územního plánu, město je plánuje výhledově vybudovat, prioritu mají však zatím hlavní rychlostní komunikace města. Vestecká spojka je jedním z prvních případů připravované realizace nutné nové silniční infrastruktury v území, v němž dochází k podstatnému zahušťování osídlení i podnikatelských aktivit s nezbytným nárůstem intenzit dopravy. Fakt, že ŘSD ČR hodlá v souvislosti s realizací Pražského okruhu vybudovat i jeho spojení s dálnicí D1, které vyřeší vazby území mezi Jesenicí a Šeberovem na hlavní komunikace, je spíše výhodou a v dnešní době výjimkou (některé obce kolem Prahy připravují výstavbu obchvatů silnic II. a III. třídy vlastními silami, aby urychlily jejich realizaci) . K obdobným stavbám bude muset docházet standardně a ve velkém rozsahu. Dvoupruhové uspořádání s úroňovými křižovatkami bude v těchto případech standardem a jasným odlišením od hlavní uliční sítě a dálnic a rychlostních komunikací, jejichž využívání by se mělo stát prioritou a první volbou pro řidiče. Tuto funkci hlavních komutací Vestecké spojka beze zbytku podporuje

- Existence Vestecké spojky umožní provést další opatření k významnému zklidnění dopravy v Šeberově, pokud by vývoj výstavby bytových a komerčních staveb vedl k neúměrnému narůstání intenzit. Místní komunikace by tak sloužily především místní dopravě, MHD a cyklistické dopravě, to by bez Vestecké spojky nebylo možné. V případě přerušení komunikace K Hrnčářům – K Šeberovu pro její zklidnění zajistí Vestecká spojka snadný přístup od Prahy i do Hrnčářů
- V případě uzavírky či omezení kapacity dálnice D1 je trasa přes Šeberov využívána jako objížďka, tuto funkci bude mnohem lépe plnit Vestecká spojka

ZÁVĚR:

Z provedených kvalitně zpracovaných výpočtů vyplývá, že Vestecká spojka je vzhledem k pokračujícímu plošnému využití nových a nových ploch v okolí Šeberova a Hrnčářů nezbytnou stavbou, pokud se má v Šeberově a Hrnčářích udržet alespoň dnešní situace v dopravním zatížení. Vestecká spojka nepřivede žádnou novou dopravu na stávající místní komunikace na sever od ní, její negativní vliv může nebýt jen emisemi škodlivin či hluku přímo z trasy, zatížení Vestecké spojky budou obdobné jako je tomu u Kunratické spojky, u Hrnčářích by měla být řešena ochrana obytných budov před hlukem podle platným předpisů. Vestecká spojka nebude bez dalších úprav komunikací v intravilánu pro Hrnčáře Šeberov výhodou proti dnešnímu stavu, ale záchranou od podstatného zhoršování dnešní dopravní a imisní situace. Po jejím dokončení se Šeberovu a Hrnčářům otevře možnosti hledání, jaké úpravy provést na ulicích v obci, aby vedly k vyšší bezpečnosti a nižším hlukovým a plynným imisím. Možnosti jsou od měkkých opatření typu stavebních úprav komunikací pro zpomalení provozu či vybudování pásů pro cyklisty až po částečnou (v jednom směru, v určitém čase,...) či úplnou uzavírku některých komunikací pro motorizovanou dopravu mimo MHD. Možná, že v nepříliš vzdálené budoucnosti bude v případech obcí vybavených obchvatem a obtěžovaných průjezdy možné i zpoplatnění průjezdů pro nebydlící technologií kompatibilní s Pražským mýtem v centru města (již dnes umožňuje zákon o obcích vybírat poplatek 20 Kč za vjezd) nebo jejich začlenění do zón přístupných jen vozidlům splňujícím ekologické limity, jak se již děje v sousedním Německu.

Praha 17.4.2008

Ing. Jan Kašík
 Zlonínská 1124/11
 Praha 8
 tel: 603 820 397
 e-mail: jan.kasik@jacobs.com