

Průvodní zpráva

1. identifikační údaje:

Objednatel:

Obchodní firma: **Městská část Praha - Dolní Chabry**
Se sídlem: Hrušovanské nám. 253/5, 184 00 Praha 8
Zastoupena: Ing. Barbora Floriánová, starostka
IČ: 00231274
DIČ: CZ00231274
Bankovní spojení: Česká spořitelna a.s., Praha 8, č. účtu: 2000704349
(dále jako „objednatel“)

a

Zhotovitel:

Obchodní firma: **Sdružení Ing. Milan Strnad & NÝDRLE**
– projektová kancelář s.r.o.
Účastník sdružení: **NÝDRLE – projektová kancelář s.r.o.**
Se sídlem: Nad Okrouhlíkem 2365/17, 182 00 Praha 8
Zastoupena: Ing. Zbyněk Nýdrle
IČ: 28474961
DIČ : CZ28474961
Zastoupení ve věcech technických: Ing. Milan Strnad
Se sídlem: Keltská 109, 252 41 Dolní Břežany - Lhota
IČ: 16513819
Zhotovitel je plátce DPH
(dále jako „Zhotovitel“)

2. Úvod

Vedení MČ Praha-Dolní Chabry dlouhodobě usiluje a svojí činností směřuje k vytvoření své městské části jako sídelní útvar vhodný pro život jak stávajících obyvatel, tak i pro budoucí generace. Překážkou tohoto cíle je především silniční doprava těžká (kamionová) a veškerá doprava zbytková (tj. která v městské části nevzniká ani k necílí, tedy neslouží a jen škodí). Znamená to pro současnost **přeložit sil. II./608 (Ústecká) mimo území zastavěné** obytnou zástavbou a pro budoucnost **nepřipustit realizaci SOKP 519 (Pražský okruh)** na katastru MČ Dolní Chabry v blízkosti osídlení. Již 20 roků nadřízené orgány (MD – ČR, ŘSD – ČR, MHMP) prosazují svévolně trasu „SOKP“ přes Dolní Chabry a přilehlá chráněná krajinná území, bez řádného projednání s dotčenými sídelními útvary, takže občané a vedení MČ Dolní Chabry jsou v nejistotě, že budou hrozbou průtahu SOKP postiženi.

Vedení MČ Dolní Chabry ve snaze zmírnit negativní vliv na životní prostředí jejich městské části trasou SOKP (Pražský okruh) předkládané státními orgány, navrhuje námět **zrušit přivaděč a MÚK Čimice a trasu SOKP 519 částečně realizovat v tunelu**. Technický návrh

tohoto námětu a jeho předběžně posouzení účelnosti je předmětem dokumentace „Tunelový úsek SOKP 519“.

3. Technické řešení

Změna řešení stavby SOKP 519 mění prakticky celý úsek 511 mimo MÚK Březiněves, tedy v délce 5,440 km. Změna začíná od začátku km 38,250 (konec stavby 218) a končí v km 43,690 (začátek MÚK Březiněves). Změna je směrová i výšková. Změna je navržena ve variantě, která vzhledem ke stávající trase je delší o cca 100 m.

Charakteristika variant:

	A - ZÚR	Varianta
Celková délka	5,340 km	5,440 km
silnice	3,928 km	0,765 km
mosty	1,412 km	0,650 km
tunely	-	4,025 km

Tunely tvoří dva jednosměrné, třípruhové tubusy (šířka cca 16,5m a výška cca 9,5m. V příčném řezu je vzdálenost tubusů cca 17,0m (celková šířka záboru je cca 50,0m). Tunely budou ražené, s ohledem na horninové prostředí budou prováděné metodou NRTM. Další technické údaje viz přílohy situace a podélné řezy

4. Geologie

Podkladem k určení geologických poměrů není žádný průzkum ani inženýrskogeologická a hydrogeologická rešerže. Vyžádané podklady z geofondu jsou stručné, jeden řez přes Drahaňské údolí a několik sond. Dle dostupných podkladů tvoří povrchové vrstvy v mocnosti cca 2 – 8m eluvia, tj. hlína, písek a štěrk. Podloží je skála – břidlice a droba (viz příloha č. 3).

5. Doprava

Dopravní úvaha vychází z dopravní prognózy „IPR – Praha“ 12/2018 pro městskou část Dolní Chabry, která ve scénáři 2050 (2040+) udává dopravní zátěž průměrného pracovního dne všech vozidel/ z toho nad 3,5 t.

na Drahaňském mostě	84700/11540
na MÚK Čimice	22700/520
na Čimickém mostě	100200/11700
na MÚK Ústecká	11600/510
na MÚK Březiněves	126700/26800

K takto velké dopravní zátěži je ochrana občanů z trasy vedené na povrchu v blízkosti osídlení **prakticky nerealizovatelná**.

6. Nevhodnost přivaděče a MÚK Čimice

- a) pro dopravní obsluhu Dolních Chaber a Čimic vyhoví jedna MÚK.
- b) přivaděč Čimice slouží pro místní pražskou dopravu jako spojení PHA – 6 a PHA 8. Tím se vytváří mísení dopravy místní a tranzitní což evokuje nehodovost, která na silnicích TEN-T **není přípustná**.
- c) umístěním přivaděče a MÚK v těsné blízkosti sídelní oblasti Dolních Chaber a Čimic není respektována ochrana životního prostředí, jak vyžaduje ČSN 736102, čl. 4.6.4 a je v rozporu s pravidly TEN-T (míjení sídelních útvarů).

7. Orientační propočet

Propočet proveden dle cenových normativů staveb pozemních komunikací CÚ – 2018 – cena pro technologické maximum. Propočet je pro změnu stavby SOKP 519 v úseku km 38,250 – 43,590.

Použité ukazatele:

- Silnice – D33,5 – pahorkovité území.....233.800 800,- Kč/km
- Mosty – D33,5 novostavba.....1.551 914 300,- Kč/km
- Tunely – třípruhové dlouhé..... 745.700 000,- Kč/km

Varianta:

- Silnice 0,765 x 233.800800 + 13%..... 202.109.102,- Kč
- Mosty 0,650 x 1551914300 + 15%.....1.160.055.939,-Kč
- Tunely 2 x 3,750 x 745700000 + 14%.....6.375.735.000,- Kč
- Ostatní 30%.....2.321.370.012,- Kč
- Základní cena..... 10.059.270.050,- Kč
- Nepředvídané 15%..... 1.508.890.508,- Kč
- Celková cena (bez DPH)..... 11.538.160.560,- Kč
- **Orientační cena.....11,540 miliardy Kč/km**

Ukazatel na 1 km je 2,12 miliardy Kč/km

Toto je cena cca **3krát vyšší než cena obvyklá**, z čehož vyplývá, že **požadovaná ekonomická únosnost, ani návratnost investice nejsou splněny**.

8. Orientační doba výstavby

Rozhodujícím faktorem určujícím dobu výstavby je činnost na kritické cestě, což je ražba tunelu. Použitím metody NRTM v uvedeném horninovém prostředí lze realizovat 150 m tubusu za měsíc. Při délce 8,050km všech tubusů ve variantě, bude ražba trvat za předpokladu nasazení dvou tunelářských firem cca 2,25 roku. K tomu je nutno přičíst další činnosti (izolace, definitivní ostění, zařízení staveniště, bezpečnostní úpravy a technologická zařízení tunelu) v délce 3 roky a tak bude **koncová orientační doba výstavby 5,25 roku.**

9. Závěr

Skutečností je, že oficiální alternativa SOKP(A-ZÚR) umístěná na katastrálním území MČ Dolní Chabry, tak jak je dlouhodobě prosazována naší administrativní a politickou reprezentací, je jak z hygienického hlediska (ohrožení zdraví občanů nadměrnou dopravou-cca 100 tisíc vozidel/den), tak z hlediska ekologického (ChKO Drahaň,Zámky,Čimické údolí,Natura 2000) **celospolečensky nepřijatelná.** Názor, tyto negace eliminovat zatunelováním SOKP ve změněné trase řeší problém pouze částečně. Problém hluku je řešen, ale neřeší problém klima-smogu, který se umocní a koncentruje do míst tunelových výduchů v blízkosti osídlení a ChKO. Také je nutno zvážit aspekt ekonomický, neboť varianta zatunelování v žádném případě **nesplňuje ekonomickou únosnost, ani finanční návratnost investice.** (Základní podmínky realizace záměru). Z výše uvedeného vyplývá, že povrchové i podpovrchové řešení SOKP na území Dolních Chaber je **nevhodné.** Doporučuje se **nerealizovat SOKP-519 na území Dolních Chaber** a SOKP přemístit do jiné polohy, kde bude více sloužit a méně škodit (např. Regionální alt. SOKP).

Přílohy:

1. přehledná situace
2. geologický řez
3. situace 1:10000
4. podélný řez
5. příčný řez tunelovým tubusem

V Praze 25. 11. 2019

Ing. Milan Strnad
autorizovaný inženýr