

Jaké budou dopady dostavby D0 na úsek 510 v oblasti Černého Mostu a Horních Počernic a jaká jsou navrhovaná opatření pro udržitelné dopravní řešení

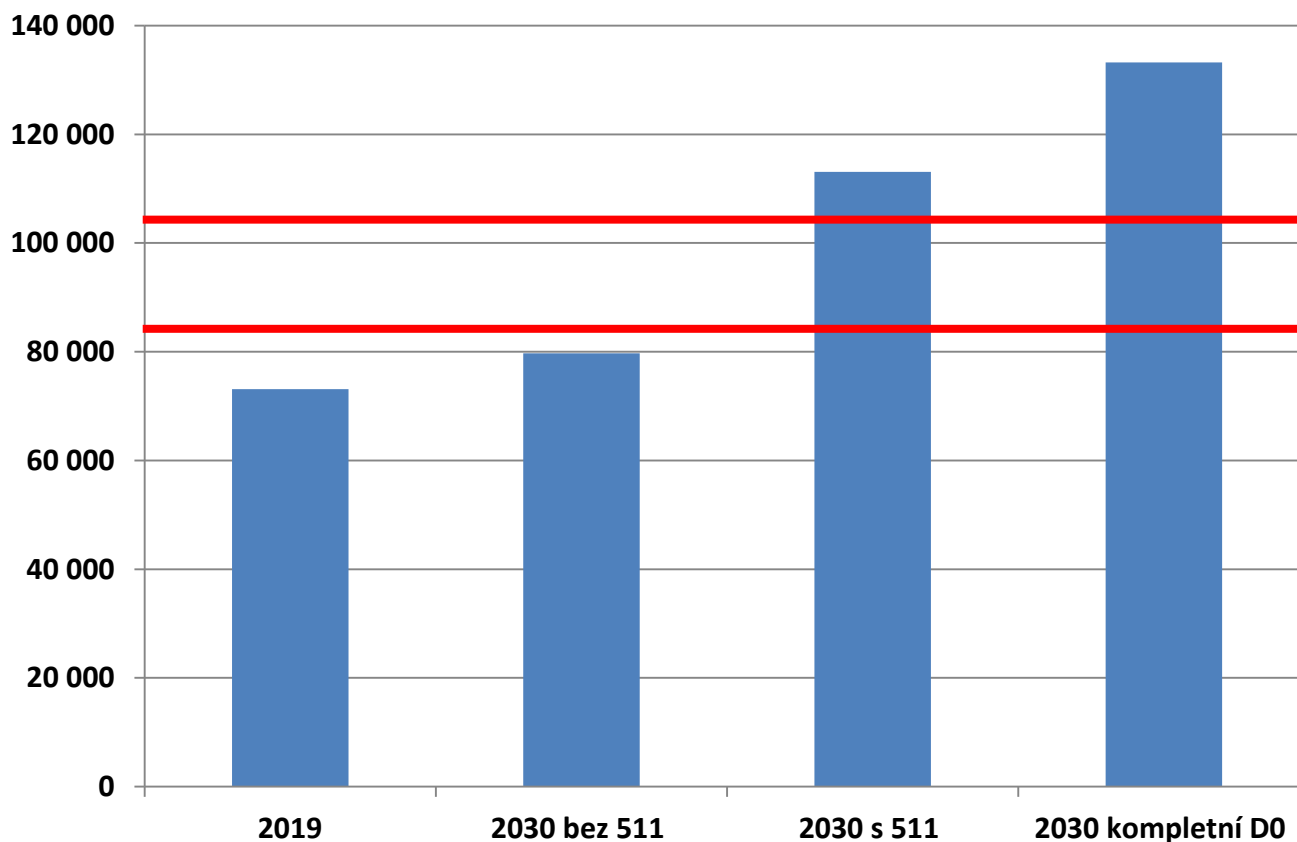


Hlavní body

- **Masivní nárůst dopravy na úseku 510 v důsledku dostavby D0**
- **Výstupy bezpečnostního auditu ke zkapacitnění 510:** nedostatečná kapacita, porušení norem na vzdálenost MÚK, potřeba nové komunikace dál od Prahy
- **Aglomerační okruh** jako rychlostní kapacitní komunikace pro tranzitní (nákladní) dopravu
- **Udržitelné dopravní řešení**

Dostavba D0 povede k nárůstu dopravy na úseku 510 o cca 82 %

Počet vozidel za 24 hodin na D0 510
(MÚK Olomoucká – MÚK Chlumecká)



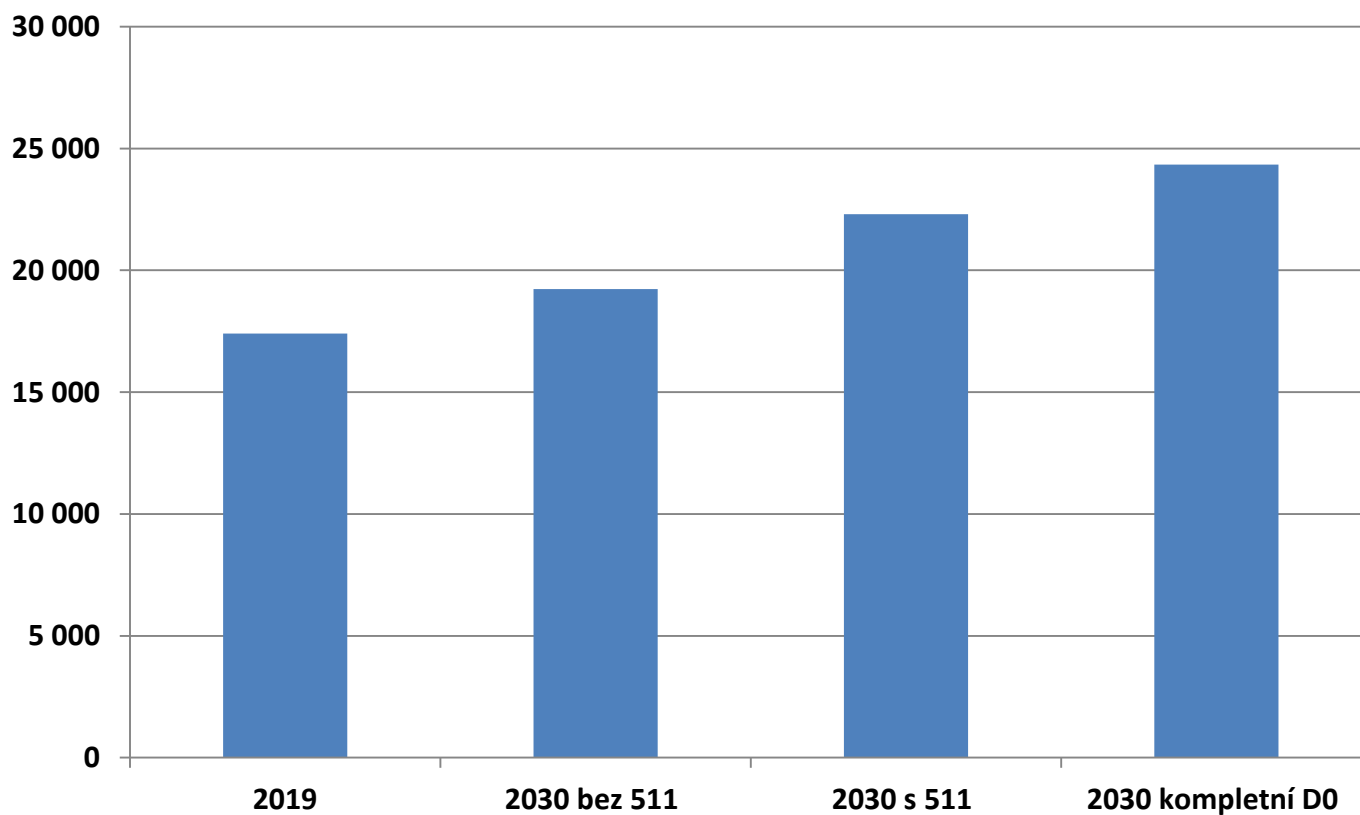
Kapacita
komunikace
3+3 pruhy

Horní hranice:
105 000 voz./24h

Spodní hranice:
85 000 voz./24h

Dostavba D0 povede k nárůstu nákladních vozidel na úseku 510 o cca 40 %

**Počet nákladních vozidel za 24 hodin na D0 510
(MÚK Hradecká – MÚK Chlumecká)**



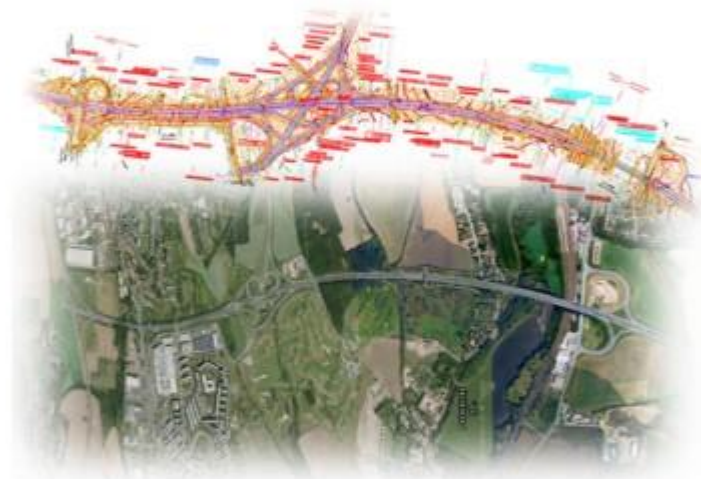
V roce 2018 si ŘSD nechalo zpracovat bezpečnostní audit ke zkapacitnění 510

D0 510, STUDIE BEZPEČNOSTI A ANALÝZY RIZIK K DÚR,
AKTUALIZACE

PRAŽSKÝ OKRUH D0, STAVBA 510
„SATALICE – BĚCHOVICE, ZKAPACITNĚNÍ“

Dokumentace k územnímu řízení

DATUM:
5/2018



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Na Pankraci 56
145 05, Praha 4
www.rsd.cz

SWECO 

Sweco Hydroprojekt a.s.

Ústředí Praha
Těborská 311, Praha 4
www.sweco.cz

 Making Future.

ČÍSLO ZAKÁZKY: 11-8103-0100
ARCHIVNÍ ČÍSLO: 0004818/1

Klíčové výstupy bezpečnostního auditu

- Nedostatečná kapacita úseku 510 v navrhovaném uspořádání 3+3 pruhy (po dostavbě D0 511 a severní části okruhu)
- Zásadní porušení požadavků na vzdálenost křižovatek (min. 2 km)
- Překážkou pro zkapacitnění jsou přírodní lokality a okolní zástavba
- Doporučení zvážit realizaci alternativní komunikace dál od Prahy

Nedostatečná kapacita úseku 510 v navrhovaném uspořádání 3+3 pruhy

- Výsledek realizace zkapacitnění stavby D0 510 spojené s dostavbou D0 511 má VELKÁ RIZIKA.
- V navrhovaném uspořádání 3+3 pruhy nepovede ke zlepšení plynulosti dopravy a způsobí zvýšení nehodovosti (nedostatečná kapacita i po zkapacitnění, nedostatečná kapacita MÚK, krátké rozestupy mezi MÚK, nepřehlednost křižovatek. (Úroveň kvality dopravy vyhodnocena na stupni E a F.)

Po dostavbě 511 nutno rozšířit na 4+4 pruhy, po dostavbě celého okruhu na 5+5

- Ve variantě roku 2025 (po zprovoznění stavby D0 511) již stavba 510 kapacitně nevyhovuje ani v navrženém optimalizovaném uspořádání dle dokumentace DÚR (01/2018). (...)
- Dle kapacitního posouzení je požadováno uspořádání 2 × 4 jízdní pruhy. Po zprovoznění stavby D0 520 a dalším nárůstu intenzit již stavba 510 kapacitně nevyhovuje v navrženém optimalizovaném uspořádání, a to v úseku mezi křižovatkami MÚK Českobrodská a MÚK Chlumecká. V tomto úseku je při dopravním zatížení roku 2055 kapacitní požadavek na uspořádání 2 × 5 jízdních pruhů.

Zásadní porušení požadavků na vzdálenosti křižovatek

- Nejmenší dovolené vzájemné vzdálenosti křižovatek v km jsou na dálnicích 4 km, v blízkosti větších sídelních útvarů lze v odůvodněných případech snížit až o 50 % (2 km).
- Z reálné polohy vyplývá přibližná osová vzdálenost křižovatek:
 - Exit 58 – Exit 59: 954 m (955 m)
 - Exit 59 – Exit 60: 1296 m (1295,7 m)
 - Exit 60 – Exit 62: 2008 m (2100,31 m)
 - Exit 62 – Dubeč/Štěrboholská: (820 m)
- Ani jedna dvojice křižovatek neodpovídá z hlediska vzájemné vzdálenosti požadavku normy!

Poznámka: Vzdálenosti mimoúrovňových křižovatek se měří ve směru jízdy po komunikaci od konce klínu připojovacího pruhu k začátku klínu odbočovacího pruhu (čl. 4.4.5.3 ČSN 73 6102).

Nelze bezpečně projet bez spolujezdce, místní znalosti nebo navigace

- Na úseku 510 musí řidič učinit až 12 rozhodnutí během 4 km, což se nedá bez spolujezdce, místní znalosti nebo navigace bez chyby zvládnout. Lepší orientace o poloze vůči krajině bude likvidována soustavou protihlukových zdí a zářezů.
- K tomu všemu navíc každá připojující se rampa s intenzivním provozem bude průběžná vozidla vytlačovat do vnitřních pruhů a proniknutí zpět do vnějšího pruhu znamená proniknout souvislým proudem nákladních automobilů.

Překážkou pro zkapacitnění jsou přírodní lokality a okolní zástavba

Ochrana území

- NRBC 1 „Vidrholec“
- LBK 257 „Vítkov - Vidrholec“
- LBK 407 „Svépravický potok II“
- IP 408 „Chvalka“
- LBC 64 „Chvaly“
- RBK 38 „Vinořská bažantnice - Vidrholec“
- LBC 64 „Chvalský lom“

Významné krajinné prvky (VKP)

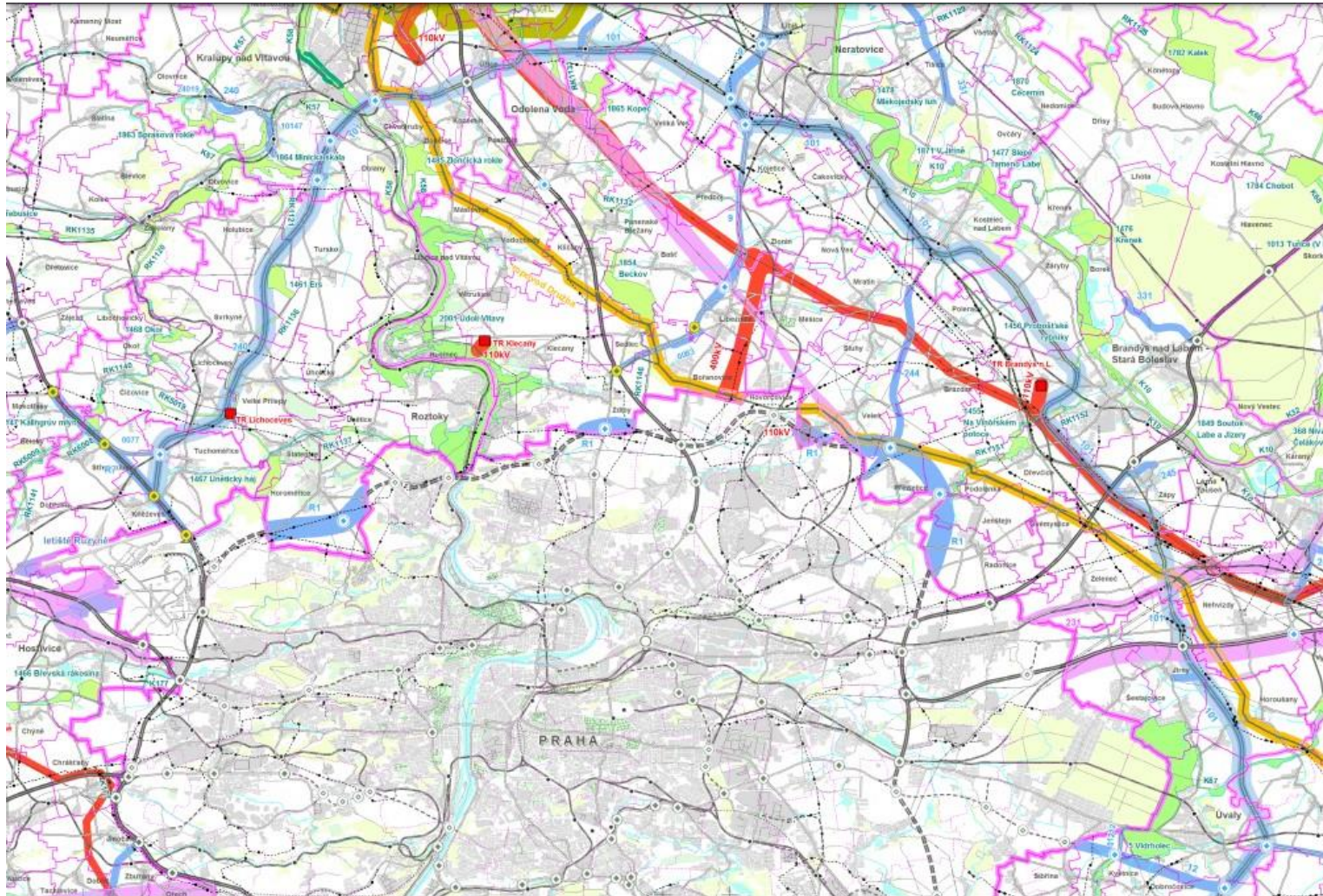
- PP Počernický rybník
- PP Xaverovský háj
- PP Chvalský lom
- Přírodní park Klánovice – Čihadla

*„Všechny tyto lokality a jejich ochrana vytvářejí natolik silná omezení v možnostech potřebného zkapacitnění tohoto klíčového úseku, do kterého se v těsném sledu napojují dvě dálnice (D11 a D10) a silnice I. třídy, že **není předkládáno projektové řešení, které by řešilo řádně a v souladu s normou takové uspořádání, které by zaručovalo ve výhledovém období dosažení a udržení požadované úrovně kvality provozu.**“*

Doporučení zvážit realizaci alternativní komunikace dál od Prahy

- *„Z normového kapacitního posouzení celého úseku vyplývají následující požadavky:*
 - *ve variantě roku 2025 (po zprovoznění stavby D0 511) je požadováno šířkové uspořádání stavby 510 2 × 4 jízdní pruhy.*
 - *ve variantě roku 2055 (po zprovoznění stavby D0 520 a dalším rozvoji silniční sítě) je požadováno pro stavbu D0 510 šířkové uspořádání 2 × 5 jízdních pruhů.“*
- **„DÍKY TOMUTO POŽADAVKU JE OTÁZKOU, ZDA BY NEBYLO VHODNÉ UVAŽOVAT O REALIZACI ALTERNATIVNÍ KOMUNIKACE V PODOBĚ SOUBĚŽNÉ KOMUNIKACE, NAPŘ. VÝCHODNÍ ČÁST AGLOMERAČNÍHO OKRUHU.“ (str. 133 a 148)**

Aglomerační okruh v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje



AO odvede tranzitní dopravu z území Prahy

- ***„Aglomerační okruh (dále AO) je nejvýraznější komunikací nadregionálního významu, jenž by tangenciálně spojovala významná středočeská města a po úplném dobudování by měla výrazně ulehčit dopravě Praze.“***
- Je zapotřebí vybudovat AO jako rychlostní kapacitní komunikaci v parametrech pro nákladní dopravu (2+2 pruhy) a na některých místech „optimalizovat trasu“.
- Z úseku 510 v hustě obydlené oblasti Černého Mostu a Horních Počernic může odvést až 55 tisíc vozidel.
- Uleví nejen východní části Prahy, ale i obcím podél D11, D10 a D8 mezi Prahou a trasou AO.
- Nebude tak nutné rozšiřovat uvedené dálnice na 3+3 pruhy.

Udržitelné dopravní řešení

– návrh opatření

Kromě aglomeračního okruhu v parametrech pro nákladní dopravu (2+2 pruhy) je žádoucí realizovat níže uvedené záměry a opatření

- Další rozvoj středočeských obcí musí být podmíněn kvalitní občanskou vybaveností a dostupností veřejnou hromadnou dopravou
- Urychlení dostavby VRT na Ústí nad Labem, Hradec Králové a rychlé železnice na Mladou Boleslav a Liberec
- TT Kobylysy – Zdiby – Sedlec
- Trolejbusová linka Praha Harfa – Stará Boleslav
- Zkvalitnění a zkapacitnění příměstské železnice v severovýchodním segmentu pražské aglomerace
- P+R a B+R na středočeských nádražích
- Výstavba cyklostezek mezi obcemi a s návazností na uzly VHD
- Zavedení služby poptávkové dopravy v oblastech s nízkou hustotou obyvatel
- Regulace automobilové dopravy v Praze (zejména mýto a výrazně vyšší poplatky za parkování pro nerezidenty)

Uvedená opatření jsou v souladu se strategickými dokumenty a doporučeními odborníků

