

Obec Vestec

Dopravní posouzení vlivu Vestecké spojky na obec Vestec

Duben 2010

Jacobs Consultancy, spol. s r.o., Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1

Základní údaje

Objednatel:	Obeční úřad Vestec s r.o. Vestecká 3, Vestec 252 42 Jesenice u Prahy
Název:	Dopravní posouzení vlivu Vestecké spojky na obec Vestec.
Zpracovatel:	Jacobs Consultancy spol.s r.o. Zlatnická 10/1582 110 Praha 1
Autorský kolektiv:	Ing. Jan Kašík Ing. Karel Králíček

Praha, duben 2010

Obsah

ÚVOD	3
1. DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA VE VESTCI A OKOLÍ	4
2. SHRUTÍ PODKLADŮ	13
3. ANALÝZA PODKLADŮ – VLIVY NA VESTEC	14
4. ZÁVĚRY – Kladné a negativní vlivy Vestecké spojky	29
5. ZPRACOVÁNÍ ODPOVĚDÍ NA OTÁZKY	31

Úvod

Obec Vestec leží téměř přesně ve středu Čech, v atraktivní poloze na polovině cesty z centra Prahy k řece Sázavě. Pro rozvoj obce v posledních desetiletích je zásadní krátká vzdálenost do Prahy, která se vlivem růstu hlavního výrazně snižovala. Vzdálenost 13 km od centra Prahy je nižší než vzdálenost východního okraje Prahy od centra, dostupnost centra Prahy se stala nadstandardní díky dálnici D1 a pankrácké radiále a trase metra C. Právě poloha klidné obce a dobré dopravní napojení stojí za pětinasobným nárůstem počtu obyvatel v posledních 20 letech i za rozvojem komerční zástavby. Obdobně se však vyvíjely i další obce dále od Prahy. Obětí atraktivity celé oblasti mezi Prahou a Sázavou se tak stala dobrá dopravní dostupnost po silnicích, které kromě D1 a krátkého úseku II/101 jižně od Prahy za posledních téměř 200 let od dokončení linecké silnice žádné nepřibýly. Jinak než po silnicích přitom oblast dostupná není.

Příspěvkem k řešení dopravních problémů Prahy a jejího nejbližšího okolí je dokončovaný jižní segment Pražského okruhu s Vesteckým přivaděčem, které vyřeší část pražských dopravních problémů, zklidní některé silnice mezi Prahou a Jesenicí včetně úseku dálnice D1, ke zklidnění ale nedojde na silnici II/603 ani na Kunratické spojení. Značně se zlepší dostupnost oblasti kolem Vestce od západu a částečně i od centra Prahy. Novým komunikacím padne za obětí další část klidu dříve venkovské oblasti západně a jižně od Vestce, trasa okruhu je však navržena s cílem negativní vlivy minimalizovat i za cenu nižších účinků na zklidnění dopravy. Původně navržená poloha Pražského okruhu a jeho napojení na vnitřní Prahu byly v roce 1994 modifikovány, což přineslo snížení negativních dopadů na oblast mezi Vestcem, Prahou – Uhřetěvesí a Jesenicí, zvýšilo cenu zdejších nemovitostí a zájem investorů o novou výstavbu, přispělo k přírůstku obyvatel a komerčních staveb, ale také připravilo oblast o plánované nové komunikace pro obsluhu rostoucího osídlení a jeho napojení na kapacitní rychlostní komunikace a terminály hromadné dopravy. Výsledkem je tedy více klidu, ale také více novostaveb a méně nových komunikací pro obsluhu stávajících a nových staveb v okolí Vestce.

Cílem realizace projektu připravované Vestecké spojky je poskytnout komunikační řešení pro zájmy uvnitř území mezi hranicí Prahy a trasou Pražského okruhu a částečně tak eliminovat nedostatky realizovaného vedení Pražského okruhu při zachování jeho výhod. Ve výhledu může Vestecká spojka i částečně řešit pro oblast Vestce jinak nevýhodnou možnost, že sem bude v případě realizace západní varianty D3 opět po více než padesáti letech znovu přivedena doprava od jižních Čech a Horního Rakouska. Souběžně s pozitivními vlivy se projeví i některé negativní projevy realizace Vestecké spojky, např. převedení některých cest z Pražského okruhu na její trasu. Jaký pozitivní a negativní vliv v oblasti dopravní dostupnosti a negativních vlivů dopravy bude mít Vestecká spojka na obec Vestec a její nejbližší sousedy má za úkol popsat předkládaná studie objednaná obcí Vestec dne 21.10.2009 objednávkou č. 127/09.

1. Dopravní infrastruktura ve Vestci a okolí

1.1 Rozvoj Vestce a jeho dopravních vazeb

Většina zastavěného území obce Vestec se rozkládá v prostoru mezi silnicí II/603 – Vídeňskou ulicí a silnicí III/10114 – Vesteckou ulicí, další rozvoj obytné zástavby pokračuje i jižně od Vestecké a rozvoj komerční a průmyslové zástavby západně od Vídeňské. Významnou charakteristikou polohy obce je fakt, že její dopravní osou je ulice Vestecká, která je součástí silnice III. třídy Okrouhlo – Vestec zajišťující tangenciální vazby uvnitř území. Vzhledem k nižším dopravním vztahům realizovaným v tangenciálním směru jen mezi menšími obcemi, konkurenci silnice II/101, od léta 2010 i Pražského okruhu a po jejím dokončení také budoucí Vestecké spojky bude zatížení Vestecké ulice nízké, očekává se pokles z dnešních cca 4,5 tis. voz. denně až na cca 1,5 tis. voz. denně. Dnes Vestecká ulice propojuje dvě přetížené silnice do Prahy a kromě místní obsluhy je využita pro málo efektivní distribuci cest mezi ně, po dokončení Vestecké spojky jí zůstane již jen obslužný význam. Tangenciální poloha Vestecké ulice je rizikem pro případ nefunkčnosti části některé z jejích konkurenčních tras, především Vestecké spojky, potom by se průjezd obcí mohl stát pro řidiče vítanou alternativou. Vysoké a rostoucí je zatížení obou radiál směřujících do Prahy – silnice II/603 od Jesenice (přes 20 tis. voz. denně) a III/0031 od Zdiměřic (přes 10 tis. voz. denně). Negativní vlivy průjezdné dopravy vedené tudy jsou ve vztahu k životnímu prostředí v obci Vestec omezené, vysoké intenzity a nedostatečná kapacita okružních křižovatek způsobují však problémy v dostupnosti Prahy z Vestce v dopravních špičkách a jako bariéry pro pohyb pěších a cyklistů. Po dokončení Pražského okruhu a Vesteckého přivaděče klesnou intenzity dopravy ve Vestci o 57 % na II/603, o 25 % na III/0031 a o 20 % na Vestecké ulici.

Okrajem obce Vestce vede osadou Šátalka bývalá císařská, erární či státní silnice zvaná dříve linecká nebo budějovická (od vyšehradské Tábořské brány do Lince), v minulém století silnice I/3 a také mezinárodní silnice E15, dnes krajská silnice II/603. Její význam jako dálkové cesty skončil v roce 1971, kdy byla nahrazena dálnicí D1 a novou silnicí I/3. Pro postupné vyčerpání kapacity silnice I/3 a D1 před Prahou se však připravuje nová trasa z jižních Čech jako dálnice D3, a to ve dvou variantách. Zatímco východní varianta vede dopravu od jihu Čech do prostoru Říčán, západní varianta by ji prostřednictvím Pražského okruhu a Vesteckého přivaděče z velké části vrátila na silnici II/603 těsně před hranicí Prahy. O výběru varianty nebylo rozhodnuto, dopravní odborníci doporučují západní variantu, která je také zahrnuta v ÚP VÚC Pražského regionu, ekologické iniciativy a MŽP podporují východní variantu paralelní s D1 od Mirošovic. Spor o trasu a rozpočtová omezení povedou jistě ke značnému opoždění všech plánovaných termínů dokončení D3 ve Středočeském kraji.

Původně venkovský region kolem Vestce s převažujícím zemědělstvím za uplynulých sto let více a více ovlivňovala blízkost hlavního města. Nad zemědělstvím již převažuje výroba a služby a také bydlení s dojížděnou do Prahy, která se začala přibližovat vytvořením Velké Prahy v roce 1922 a poté přirozeným růstem jejích částí i administrativním slučováním pro získání ploch pro extenzivní rozvoj – podstatnou změnou byl následný rozvoj velkých sídlišť v 70 – 80. letech. Postupně k Praze přibýly: 1922 - Krč a Hodkovičky (včetně Lhotky), 1960 – druhá část Lhotky, 1968 - Kunratice, Libuš a Chodov, 1974 – Šeberov, Písnice a Cholupice, rozvoj Prahy se zastavil na hranici katastru Vestce. S přibližováním Prahy získávalo její jižní zázemí nejprve rekreační význam pro Pražany, po roce 1990 vzrostl zájem o bydlení v rodinných domech a na území na jih od Prahy započal extenzivní proces suburbanizace – výstavby rozsáhlých ploch nové rodinné zástavby. Počty obyvatel obcí se zvýšily dvakrát (Jesenice) až pětikrát (Vestec), další růst se podle územních plánů dá očekávat.

Demografický růst, který se odehrával před válkou v Krči a Hodkovičkách, pokračoval intenzivní bytovou výstavbou jižních panelových satelitů Prahy v 60. – 80. letech a satelitů rodinných domů na jižním okraji města a blízko Prahy v 90. a nultých letech, se nyní přesouvá dále na jih od města, kde také bylo vybudováno mnoho komerčních objektů, a další se plánují. Každý nárůst osídlení a podnikání dále od centra Prahy vyvolal novou dopravní poptávku a byla přijata více či méně vhodná řešení v oboru rozvoje dopravní infrastruktury (pankrácká radiála, Kunratická spojka, metro C). V celkové bilanci však růst dopravní poptávky nebyl ani zdaleka následován rozvojem infrastruktury pro automobilovou a autobusovou dopravu, historické silnice vedené přes obce jsou tak stále více využívány. Výstavba nových komunikací je naopak velmi nepopulární, neboť ty nutně procházejí oblastmi, které se v nedávné době právě pro svůj odstup od velkoměsta staly místy výstavby nových obytných domů v klidných lokalitách a s novými silnicemi plánovanými do jejich blízkosti jsou přirozeně spojovány obavy z negativních vlivů na obyvatele v jejich okolí a ne přínosy pro obyvatele zdrojových oblastí dále od města.

1.2 Vývoj silniční sítě

V průběhu staletí vnikla na dnešním jižním pomezí Prahy a středních Čech hustá síť silnic. Vynikala z nich linecká silnice, která byla v letech 1787 – 1829 vybudovaná jako rakouská erární silnice z pražského Vyšehradu do Českých Budějovic a Lince s odbočkou do Vídně přes Benešov a Vlašim. Významnější byly též vrchnostenské silnice z Dolních Břežan do Libuše, z Hrnčírů do Šeberova a z Dobřejovic do Kunratic a Libuše.

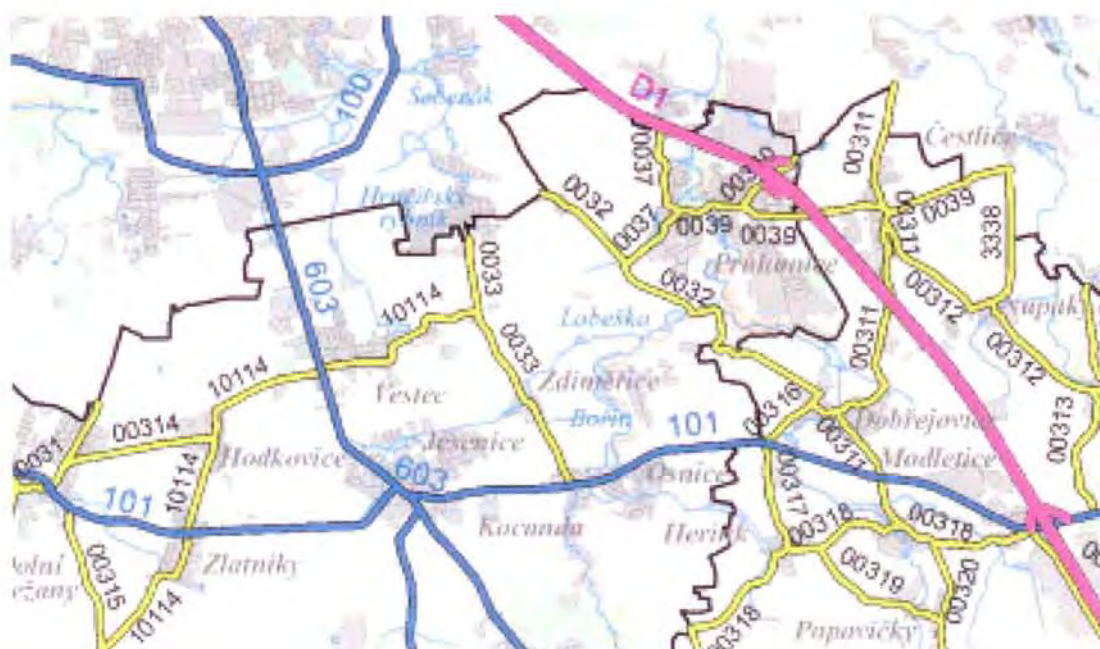
Hustá síť cest byla postupně proměněna ve výrazně méně hustou síť okresních silnic, dopravní osou území byla silnice I. třídy I/3, na významu získal i aglomerační okruh II/101 vedený od zbraslavského mostu březanským údolím přes Jesenici do Říčan.



Obr.1: Silnice okolí Vestce podle 1. vojenského mapování – cca 1750



Obr.2: Silnice v okolí Vestce podle 2. vojenského mapování – cca 1850



Obr.3: Dnešní silniční síť v okolí Vestce (www.rsd.cz)

Zásadní změnou byla pro region zahájení výstavby „národní cesty“, dálnice D1 v roce 1939, s první dokončeným úsekem až v roce 1971. Dálnice D1 podle projektu z roku 1938 začínala v dnešní křižovatce Exit 2 Chodov, kde byla navržena dálniční křižovatka s pražským

„dálnicovým“ okruhem (viz. obr. 4), začátek dálnice byl později posunut na Spořilov, křižovatka s okruhem kolem Prahy se posunula opačným směrem nejprve do Újezda, později až k Modleticům. Společně s D1 byla dokončena přeložka silnice I/3 v úseku Mirošovice – Benešov, dálnice D1 převzala funkci dvou radiál – „vídeňské“ silnice I/12 Praha – Kolín, kterou se dříve cestovalo do Brna, a „linecké“ silnice, zvané též budějovická, kterou se dříve cestovalo do Benešova a Českých Budějovic a Lince a také přes Vlašim do Jihlavy a Vídně přes Vestec. Vybudován byl také nový krátký úsek silnice II/101 od Dobřejovic k D1 s návazností na Říčany, tato silnice získala po napojení na D1 mnohem větší význam, vzrostl také význam silnice III/0033 z Kocandy přes Zdiměřice a Hrnčíře do Šeberova, neboť se zde po dokončení Nuselského mostu v roce 1973 napojuje přímo na pankráckou radiálu. Stará benešovská silnice přišla o svou dálkovou funkci, jejím prostřednictvím však byla napojena na centrum Prahy rozsáhlá nová sídliště na jihu Prahy a narůstající doprava z regionu jižně od Prahy.

D1 plní především funkci dálkové silnice, uspořádání jejích křižovatek nebylo navrženo vhodně pro připojení narůstající dopravy z okolí Prahy. Mezi Prahou a Mirošovicemi nebyly také vybudovány žádné přivaděče (kromě krátkého úseku II/101). Do území jižně od Prahy vnesla dálnice hluk, který postupně se zatížením rostl, a také stimul k rozvoji bytové i komerční výstavby – navždy a zásadně tak jižní pomezí Prahy proměnila. Do obcí podél staré benešovské silnice přinesla D1 také zklidnění od dálkové dopravy, které však po roce 1990 eliminoval a překonal nárůst nových zdrojů i vyšší stupeň automobilizace a využívání automobilů pro denní dojíždku i přepravu nákladů do Prahy. Pro území mezi Prahou a Mirošovicemi však nepřinesla dálnice D1 výraznější zlepšení jeho napojení na Prahu, které není kvůli neexistujícím přivaděčům a omezené využitelnosti křižovatky Průhonice, „zastíněné“ vynuceným průjezdem zklidňovanými ulicemi obce, na D1 adekvátně připojeno. V době projektování dálnice D1 a jejích křižovatek to nebylo chápáno jako priorita.

Od dokončení v roce 1971 začíná D1 v křižovatce Spořilov, křižovatka Chodov napojovala zpočátku jen silnici III/0031 do Chodova, až následně byly dostavěny nové městské komunikace pro obsluhu sídliště Jižní Město, další křižovatky až po Mirošovice připojily historické silnice II. a III. třídy.

Nové silnice vybudované v minulých 40 letech:

- D1
- II/101 úsek Dobřejovice – Modletice
- Kunratická spojka v trase tehdy plánovaného Pražského okruhu
- Napojení Kunratické spojky na křižovatku Chodov
- Uliční síť Jižního Města

Dnešní křižovatky a připojení na D1 a jejich použitelnost:

- Exit 2 napojuje silnici Šeberov – Praha 4 - Chodov a nově vybudované komunikace Jižního Města a Kunratickou spojku – pro napojení území jižně po III/0031 od Šeberova vyvolává problémy s průjezdy obcemi, kapacita křižovatky již nepostačuje
- Exit 6 napojuje silnici III. třídy III/00310 Průhonice – Praha-Uhřetěves a komerční zónu Čestlice – pro napojení území jižně a západně od centra Průhonice je křižovatka zcela nevhodná kvůli průjezdu centrem Průhonic
- Exit 11 na silnici silnice II/101 Jesenice – Říčany – s dálnicí byla vybudována nová silnice navazující na silnici z Jesenice do Dobřejovic, napojuje území jižně od Prahy na D1, ale za cenu vratného pohybu a zajiždky, křižovatka je dnes již přetížená
- Exit 15 napojuje silnici II/107 Kamenice – Říčany – napojuje území po silnici, která vede centry obcí a jízda po ní je pomalá
- Exit 21 napojuje silnice I/3, II/335, II/113, II/508 – jediný kvalitní napáječ z Čerčanska a Benešovska na D1 – protože je jediný, je většinou přetížený.

Nově navrhované křižovatky a připojení na D1 a jejich použitelnost

- Exit 4, který připojí Prahu-Újezd a Vesteckou spojku, jejím prostřednictvím komerční zónu Průhonice západ, obchvat Prahy-Šeberova, novou zástavbu na západě Průhonic, Vestec, silnici II/603 a Vestecký přivaděč
- Exit 8, který připojí silnici III/00311, jejím prostřednictvím Dobřejovice, Čestlice, Prahu-Benice a Nupaky

Je pozoruhodné, že na 20 km dálnice od Mirošovic k Chodovu byly vybudovány před Prahou pouhé 4 MÚK, vesměs velmi jednoduché a málo kapacitní deltovité křižovatky, a dodnes nedošlo k žádnému jejich doplnění (u nově budovaných dálnic mnohem méně zatížených je dnes snaha o vybudování křižovatek po 3 - 4 km a v mnohem méně zatížených uzlech se budují složité útvarové křižovatky).

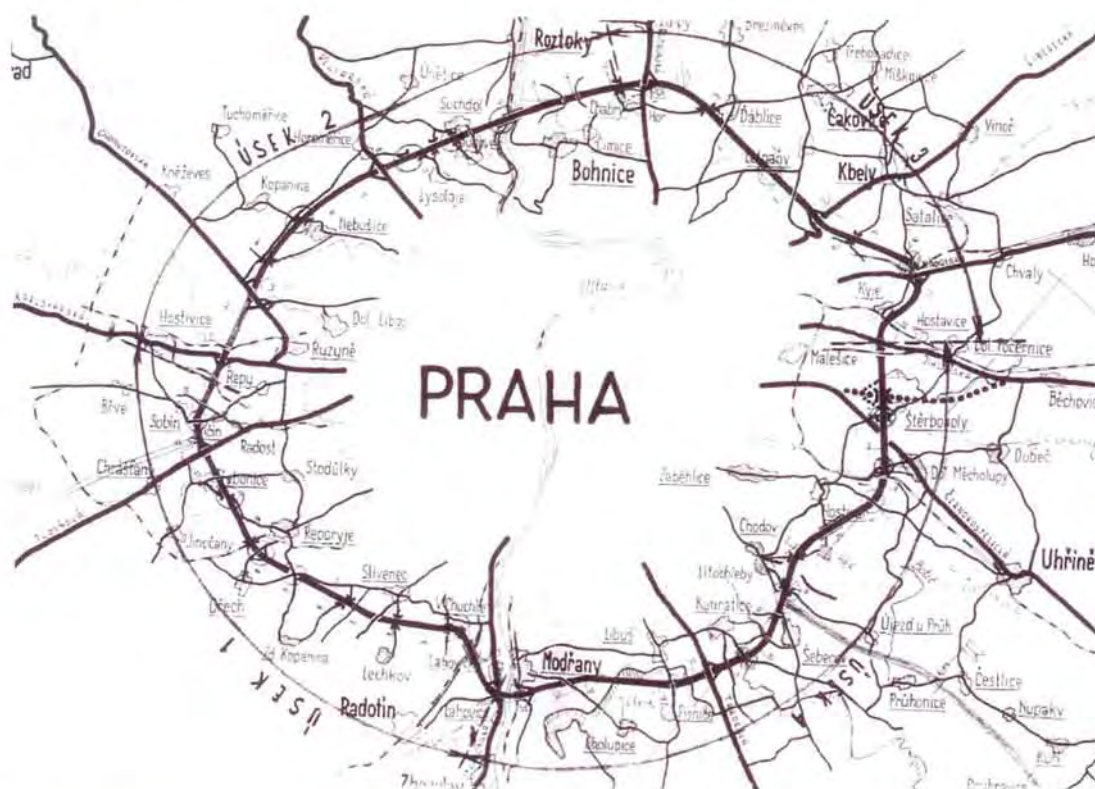
Jedině ke křižovatce Mirošovice byl vybudován kvalitní (dnes již přetížený) přivaděč, ke křižovatce Strančice je vedena pomalá silnice II/107, příjezd ke křižovatce Modletice po II/101 je jako napáječ nevhodně trasován (má okružní funkci) a tak většina dopravy z Posázaví a okolí Jesenice směřuje po II/603 přes těžce přetíženou křižovatku s Kunratickou spojkou na přetížený exit 2 Chodov, nebo do ještě horší dopravní situace u Thomayerovy nemocnice. Jediný trasově přirozený přivaděč z Jesenicka je silnice III/0033, dnes však již naprosto nevhodně vedená přes centra obcí a městských částí a končící též v přetížené okružní křižovatce v MÚK Chodov.

Lze shrnout, že pro území kolem Vestce (mezi Dolními Břežany, Jesenicí, Prahou a D1) je dnes k dispozici jediný nájezd na kapacitní rychlostní komunikaci – D1 – Brněnská – 5. května v křižovatce Chodov. K tomuto nájezdu však vedou dvě kapacitně nedostatečné trasy, z nichž průjezd Hrnčířů a Šeberovem je zcela nevhodný pro životní prostředí v městské části Praha – Šeberov. Sama křižovatka Chodov je kapacitně nevyhovující, a pokud by měla zůstat jediným bodem napojujícím území na D1 a příjezdové trasy byly upraveny a přeloženy, musela by být zcela zásadní způsobem a velmi nákladně rekonstruována. Takováto úprava v kontaktu s obytnou zástavbou je zcela nepředstavitelná.

Vybudováním Pražského okruhu vzniknou nové možnosti pro cesty do Prahy a rozsah problému se zmírní, minimálně polovina cest - cesty ze severní část území mezi Dolními Břežany, Jesenicí, Prahou a D1 do centra – však bude nadále odkázána na stávající trasy do Prahy a na Exit 2 Chodov, které zůstanou i nadále přetížené. Trasa po II/603 a Kunratickou spojkou zůstane stejně zatížená jako dnes vlivem Vesteckého přivaděče, zatížení trasy po III/0031 klesne o pětinu.

Dříve navrhovaná řešení napojení území kolem Vestce, která obsahovala vedení Pražského okruhu po okraji Prahy a krčskou radiálu na městský okruh jsou dnes zcela neproveditelná. Řešením může být pouze ve vybudování další silniční trasy připojující území na dálnici D1. Posouzení vhodnosti možných variant a přínosy takové komunikace jsou uvedeny v dalších kapitolách.

1.3 Pražský okruh



Obr. 4: Návrh Pražského dálnicového okruhu z roku 1938 (v úseku Libušská – Šeberov je dnes Kunratická spojka)

Pražský okruh byl navržen již v roce 1938, jeho výstavba však započala v definitivní trase až počátkem 80. let. Po dokončení významného úseku staveb 512, 513 a 514 v roce 2010 bude hotova cca polovina délky Pražského okruhu. Na dnes opuštěných trasách Pražského okruhu byly do 70. let v předstihu realizovány dvě stavby, železniční přemostění nad dnešní ulicí Nedokončenou v Praze 14 – Kyjích z roku 1938 a Kunratická spojka, která byla budována v polovině šířky budoucího okruhu kolem Prahy v 80. letech 20. století a dnes je již nevyhovující z důvodu nedostatečné kapacity křižovatek.

1.4 Vývoj trasy Pražského okruhu v jeho jižní části:

V roce 1938 byla navržena trasa jižní části Pražského okruhu z Modřan v trase dnešní Kunratické spojky a dále přes Litochlebské náměstí a Hostivař do Kyjí (obr. 4).

V letech 1974 – 1992 byla připravována upravená jako součást tehdejšího konceptu základní komunikační sítě hl.m. Prahy (ZÁKOS) trasa z Modřan v trase dnešní Kunratické spojky – Újezd – Křeslice – Horní Měcholupy, tehdejší územní plány obsahovaly již nová sídliště na jihu a jihovýchodě Prahy a trasa okruhu se jim vyhýbala, s výjimkou sídliště Hornoměcholupská, které bylo nadále plánováno k výstavbě do bezprostřední blízkosti trasy okruhu.



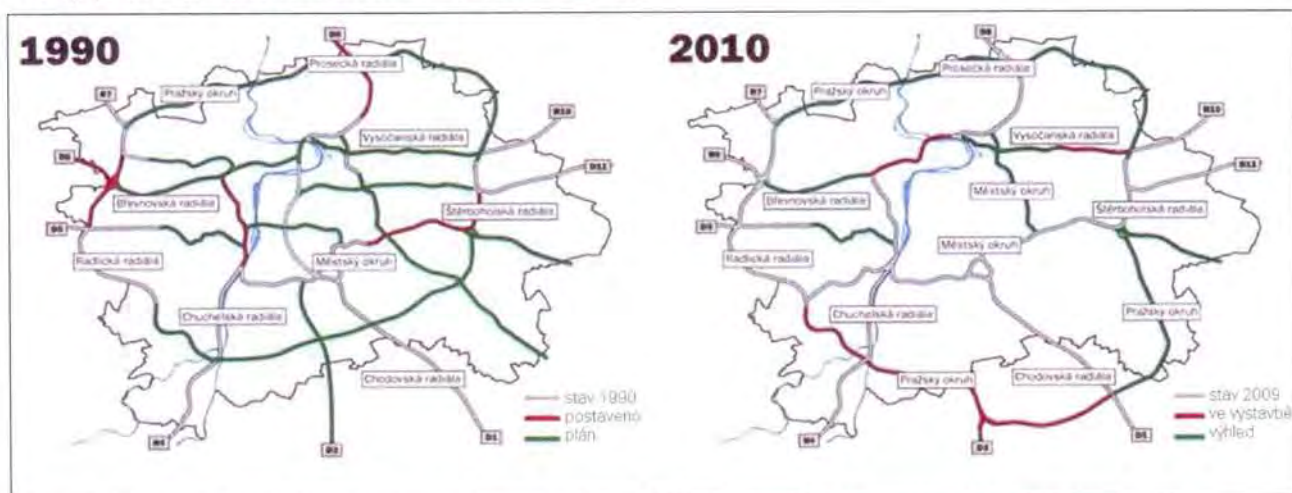
Obr. 5: Základní komunikační systém (ZÁKOS) 1990



Obr. 6: Jižní část vnějšího okruhu Základního komunikačního systému (ZÁKOS) 1990

V roce 1993 byla pro další přípravu hl.m.Prahou navržena v PÚDIS Praha vypracovaná modifikovaná varianta A (zvaná později též JVK) Komořany – jižně od Písnice - mezi Vestcem a Hrnčířmi – Újezd - Křeslice – Horní Měcholupy, která se při zachování konceptu trasy maximálně vzdalovala od obydlených lokalit na jihu Prahy, ne však již na jihovýchodě (Praha – Křeslice, sídliště Hornoměcholupská). Kvůli snížení vlivu na Prahu - Šeberov se trasa dostala do nevelké vzdálenosti od Vestce (do trasy dnes navrhované Vestecké spojky).

V roce 1994 bylo hl.m. Prahou rozhodnuto, především na základě protestů proti trase A, nazvané později JVK, organizovaných občanským sdružením OPTIM-EKO zahrnout do nového Územního plánu hl.m.Prahy a dále připravovat nově navrženou variantu JVD, která je vedena o 5 km dále od Prahy, zcela mimo obydlené lokality na jihovýchodě Prahy. Výstavbu Silničního okruhu kolem Prahy převzal 1.1.1995 od hl.m.Prahy stát, již s trasou JVD. Úsek Pražského okruhu Slivenec – Modletice byl připraven ke stavbě v letech 2002 - 2006 a v letech 2008 - 2010 budován jako stavby 514, 513 a 512 Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), v provozu bude na podzim 2010.



Obr. 7: Trasa Pražského okruhu jakou součást ZÁKOS v r. 1990 a jako Silniční okruh kolem Prahy doplňující hlavní uliční síť v současnosti

Varianta JVD má velkou výhodu v tom, že neovlivňuje negativně Vestec, Hrnčíře, Rozkoš, Prahu – Újezd, Prahu – Křeslice, Prahu – Horní Měcholupy a Prahu - Dubeč, zachovává nedotčený přírodní park Botič – Milíčov a odlehčuje úseku D1 již od Modletic do Prahy včetně silně zatížené MÚK Průhonice. Její nevýhodou je omezení její funkce pro rozvádění cílové dopravy a vedení vnitroměstských cest pro velkou oblast na jihu a jihovýchodě města a na také jih od Prahy (Praha 11 a Praha 15, Praha 22, Průhonice, Čestlice, Vestec). Po změně trasy z JVK na JVD chyběly v územním plánu komunikace s dostatkem volné kapacity pro cesty mezi Prahou 12, Prahou 11 a Prahou 15, pro které bude jízda po delší trase okruhu málo atraktivní. Došlo také ke ztrátě atraktivity jižní části Pražského okruhu pro tranzit západ - východ (bude rychlejší využívat městský okruh). Vědomí této skutečnosti vedlo k zařazení Vestecké spojky do pražského územního plánu v roce 1999 a do regionálního územního plánu v roce 2006. Její existence umožnila vložit do územních plánů územní rozvoj západní části Průhonic a to jak zóny pro bydlení, tak komerční zóny.

Další nevýhodou trasy JVD je vliv její odsunuté polohy na urbanizaci krajiny. Územní plán hl.m.Prahy drží určitou úroveň regulace nové výstavby a městské části na jejím okraji tak po růstu v minulých dvaceti letech již dále výrazně neporostou, komerční zóny jsou též územně stabilizovány a velikostně omezeny. Ochrana tohoto pražského končí hranicí města, v době platnosti varianty ZÁKOS, či JVK do roku 1993 byl navíc vymezeno a chráněno od souvislé bytové zástavby až na hranici města vnějším pražským okruhem, který by též zachytával dopravu z aglomerace a převáděl na kapacitně dostatečné radiální ulice do centra. Poblíž trasy okruhu by zřejmě vznikly komerční areály, které jsou dnes lokalizovány u Modletic a Nupak a v sídelní struktuře by vznikl určitý předěl mezi Prahou a jejím nejbližším okolím.

Posunem Pražského okruhu dále od Prahy vznikla jednodílná oblast na rozhraní Prahy a Středočeského kraje s dnes neznatelným přechodem Prahy v příměstskou oblast. Jednotlivé obce při okraji Prahy ve svých územních plánech umožnily a dále umožňují poměrně značný nárůst počtů obyvatel, podobně rostou obce dále od Prahy na okraji Posázaví (např. Kamenice). V blízkosti nové trasy Pražského okruhu a podél komunikací do Prahy byla umožněna mimo území Prahy výstavba značného rozsahu logistických center a komerčních ploch (vzhledem k daňové výnosnosti pro obce, které s růstem počtů obyvatel potřebují rozvíjet i svou infrastrukturu, se tomuto jevu nelze divit). Vzniklo území, které postrádá jakoukoli moderní dopravní infrastrukturu kromě D1 a dokončovaného Pražského okruhu, intenzita jeho využití však značně narostla a dále poroste. Okraj Prahy není od dopravy z obcí jižně od města nijak chráněn a nemá dostatek komunikací pro převedení dopravy do centra. Časem bude dnes ještě neznatelný přechod Prahy do Středočeského kraje možné místy poznat podle přechodu z rozvolněné periferní zástavby Prahy, držené ve svých hranicích územním plánem, do téměř souvisle zastavěného pražského okolí.

Plošná zastavěnost území jižně od Prahy, kam nevede a nepovede žádná trasa kolejové hromadné dopravy, bude samozřejmě mít i vysoké nároky na kapacitu silničních komunikací. Zatímco lokality jako Praha – Hrnčíře či Vestec již vyrostly, a důsledky se nyní projevují na úsecích silnic odtud do centra do Prahy, nový rozvoj dále do Prahy nyní doléhá i na tyto obce (Vestec má tu výhodu, že centrum neleží na severojižní trase a postižení by tedy ušel i bez nových komunikací). Přitom chybí napojení od jihu z nové trasy Pražského okruhu do centra (nebude dříve uvažovaná kapacitní Vídeňská, není zatím napojení Pražského okruhu přes Komořany na pravobřežní komunikaci – zbývá D1, sice okruhem zklidněná ale špatně dostupná ze staré benešovské, a Strakonická, která se napojuje na Jižní spojku v místě, kudy i po dokončení jižní části okruhu bude projíždět tranzit západ – východ (chybí stavba 512), a je přetížená. Vestecká spojka může úspěšně plnit funkci ochrany okrajové části Prahy od dopravy z aglomerace i při snížených parametrech a poskytne řešení pro cesty mezi jižním předměstím Prahy a vnitřním městem, jak dokládá analýza intenzit dopravy uvedená v kapitole 3.

1.5 Vestecká spojka



Obr. 8: Nové komunikace a křižovatky s rychlostními komunikacemi navržené k výstavbě na jižním pomezí Prahy a přilehlém území Středočeského kraje

Vestecká spojka je součástí platného Územního plánu hl.m.Prahy z roku 1999 a součástí Územního plánu VÚC Pražský region z roku 2006, kde je uvedena jako dvoupruhová silniční komunikace v úseku II/603 – odbočka ke Komerční zóně Průhonice západ a čtyřpruhová mezi komerční zónou a dálnicí D1, kromě tří krátkých úseků je vedena po území Středočeského kraje. Vestecká spojka a Exit 4 byly původně připravovány k realizaci ve shodě s oběma územními plány s předpokládaným investorem ŘSD ČR ve spolupráci s developerem Komerční zóny Průhonice západ, firmou Eurospektrum. Dokumentaci pro územní rozhodnutí a dokumentaci hodnocení vlivů stavby na životní prostředí pro Exit 4 i Vesteckou spojku zpracovávala od roku 2001 společnost IKP Consulting Engineers, s.r.o., DÚR byla dokončena až v roce 2007. V době zpracování DÚR bylo dohodnuto, že u stavby Exit 4 bude investorem ŘSD ČR a investorem Vestecké spojky bude Středočeský kraj. Následoval proces hodnocení vlivů obou staveb na životní prostředí. Vzhledem k neukončenému procesu EIA není dosud vydáno žádné územní rozhodnutí. Dokumentace EIA na Exit 4 byla po přepracování v roce 2010 přijata a proces hodnocení vlivů stavby nyní probíhá s předpokladem ukončení v nejbližších měsících. Předpokládá se rychlé zpracování dokumentace pro stavební povolení a získání stavebního povolení pro Exit 4 již v příštím roce. ŘSD ČR má připraveno 600 mil. Kč na realizaci Exitu 4 s návazným komunikačním úsekem ke světelně řízené křižovatce na vjezdu do Komerční zóny Průhonice západ. Dokumentace EIA pro Vesteckou spojku byla MŽP vrácena již počtvrté a v současné době se znovu přepracovává. Pokud proces EIA proběhne a bude vydáno územní rozhodnutí, bude probíhat zpracování dokumentace pro stavební povolení a stavební řízení. Příprava stavby Vestecké spojky tedy i při hladkém průběhu stavebního řízení pravděpodobně neskončí před koncem roku 2011. Teprve poté bude možné řešit zadání realizace stavby, Středočeský kraj však realizaci Vestecké spojky nemá ve svém plánu investic a vzhledem k investiční náročnosti stavby vlivem nezbytného přemostění silnice II/603 o délce cca 200 m a dalších objektů (např. křížení se silnicí III/0032) bude zřejmě pro financování stavba nutná nějaká forma dohody Středočeského kraje s ŘSD ČR a hl.m.Prahou. Reálné datum zahájení stavby se tak zřejmě posouvá až za rok 2012.

2. Shrnutí podkladů

2.1. Přehled podkladů

Toto dopravní posouzení vlivu Vestecké spojky zpracované podle objednávky obce Vestec bylo zpracováno s použitím dopravně inženýrských podkladů vypracovaných od roku 2007 pro zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí a dokumentace pro hodnocení vlivů stavby Vestecké spojky a Exitu 4 na D1 na životní prostředí. Zpracovatelem byl Ústav dopravního inženýrství hl.m.Prahy (ÚDI - od roku 2008 je součástí Technické správy komunikací hl.m.Prahy - TSK). Kvalitou a rozsahem podklady poskytují věrohodné a dostatečné údaje pro posouzení, vzhledem k rozsahu objednávky nebyly prováděny další průzkumné a prognostické práce.

Související dopravně inženýrská dokumentace:

2004: Studie dopravní obsluhy JV segmentu Prahy, zpracoval Atelier DUK (Ing. Preininger) pro MČ Praha – Křeslice a Praha - Újezd. Alternativní návrh řešení nových komunikací pro obsluhu území mezi Jižním Městem a Průhonicemi obsahuje severní obchvat Vestce, západní a východní obchvat MČ Praha – Šeberov a jihovýchodní obchvat Prahy bez napojení na D1 v Exitu 4. Všechny nové komunikace jsou navrženy napojit na D1 v rekonstruované křižovatce Exit 2 Chodov.

2005: Dopravně inženýrské podklady pro posouzení variant rozvoje komunikační sítě Šeberova, zpracoval ÚDI pro MČ Praha - Šeberov. Tato studie se zabývala výpočtem intenzit dopravy pro variantu podle územního plánu a pro alternativní variantu podle Atelieru DUK pro návrhový horizont 2015. Výstupem studie jsou dopravně inženýrské podklady a průkaz nevhodnosti řešení podle alternativní studie s napojení na dálnici D1 v křižovatce Chodov oproti vybudování Vestecké spojky a křižovatky Exit 4.

Dopravně inženýrská dokumentace použitá pro zpracování Dopravního posouzení vlivu Vestecké spojky na obec Vestec:

2007: ÚDI zpracoval pro IKP Consulting Engineers, projektanta Vestecké spojky, Aktualizaci dopravě inženýrských podkladů pro návrh křižovatky v km 3,7 dálnice D1 a Dopravně inženýrské podklady pro akci Vestecké spojka. Tyto studie poskytly podklady pro návrh komunikace a křižovatek. Výpočet byl proveden v jedné variantě pro návrhové horizonty roků 2015 a rok 2030.

2008: TSK (ÚDI) zpracoval dopravně inženýrskou studii Doplnění dopravně inženýrských podkladů pro akci Vestecká spojka jako dodatek k podkladu pro projektanta rozšířený o stávající intenzity dopravy a různé etapy dokončení velkých dopravních staveb. Studie poskytuje intenzity dopravy pro stávající stav (2005 – 2007) a prognózy pro rok 2015 a 2030. Pět zatěžovacích stavů je různou kombinací zprovoznění Pražského okruhu, dálnice D3 a Vestecké spojky.

3. Analýza podkladů – vlivy na Vestec

Dokumentace Dopravně inženýrské podklady pro akci Vestecké spojka z roku 2007 poskytla podklady pro návrh parametrů Vestecké spojky v úsporném dvoupruhovém uspořádání a s úrovnovými neřízenými křižovatkami s výjimkou mimoúrovňových křižovatek s II/603 a s D1. Napojení Komerční zóny Průhonice západ bylo navrženo světelně řízenou křižovatkou, Územní plán Průhonic obsahuje územní rezervu pro její možnou úpravu na mimoúrovňové řešení. V úseku severně od Vestce předpokládala dokumentace ÚDI intenzity dopravy 14,4 tis. voz/24 hod. v roce 2015 a 15,2 tis. voz/24 hod v roce 2030. Intenzita dopravy na Vídeňské ulici ve Vestci se předpokládala ve výši 12,4 tis. voz/24 hod v roce 2015 a 13,3 tis. voz/24 hod. v roce 2030. Podklady neobsahovaly srovnatelné výpočty stavu bez Vestecké spojky, které by umožnily objektivně posoudit, jaký bude vliv nové komunikace na dopravní situaci v území kolem Vestce.

Doplnění dopravně inženýrských podkladů pro akci Vestecká spojka z roku 2008 poskytlo výrazně větší možnost posoudit vliv Vestecké spojky na jednotlivé komunikace, sídla a na dostupnost Prahy z jejího okolí. Studie se podrobně nezabývá hodnocením výsledků dopravního modelování, je jen konstatováno, že v případě vybudování Vestecké spojky se intenzita dopravy v městské části Praha - Šeberov (ulice K Šeberovu – K Hrnčářům) sníží.

Data z výpočtů byla v rámci tohoto posouzení porovnána a analyzována, byly využity následující zatěžovací stavy:

Dnešní dopravní situace – stávající stav komunikační sítě:

Stav 1 – stávající stav (průzkum z let 2005 – 2007)

Budoucí dopravní situace 2015 – komunikační síť doplněná v okolí řešeného území o Pražský okruh (stavby 511, 512, 513 a 514), Vestecký přivaděč, křižovatku Exit 4, napojení Formanské a Komerční zóny Průhonice západ na D1, Exit 8 Čestlice, nová jednosměrná komunikace Průhonice -Čestlice (propojení III/00310 – III/00311), jižní obchvat Jesenice, obchvat Dolních Břežan, obchvat Prahy-Písnice, nové sběrné ulice K Jezírku a Jalodvorská v Praze – Libuši:

Stav 2 – 2015 bez Vestecké spojky a D3

Stav 3 – 2015 s Vesteckou spojkou bez D3

Stav 4 – 2015 s D3 bez Vestecké spojky

Stav 5 – 2015 s D3 a Vesteckou spojkou

Budoucí dopravní situace 2030 – výhledová komunikační síť

Stav 6 – 2030 s D3 a Vesteckou spojkou

V následujících komentářích a schématech a je pospán a znázorněn a vliv Vestecké spojky na intenzity dopravy v obci Vestec a na významných komunikacích směřujících do Prahy:

Jsou posuzovány tři základní horizonty:

- Stávající stav
- 2015 (4 různé stavy)
- 2030 (1 výhledový stav)

Pro návrhový horizont 2015 jsou posuzovány dvě možné situace

- Situace bez dálnice D3
- Situace s dálnicí D3

Pro každou situaci horizontu 2015 k dispozici výpočet pro dva stavy

- S Vesteckou spojkou včetně MÚK s II/603
- Bez Vestecké spojky – Vestecký přivaděč je připojen úrovnově na II/603, Exit 4 slouží jen pro připojení Komerční zóny Průhonice západ

V úvodním schématu jsou lokalizovány grafy porovnávajících intenzity dopravy pro stavy 1 – 5.

Obr. 9 a 10 porovnávají součty intenzit vjezdů do křižovek Vestecké ulice s oběma silnicemi do Prahy, je patrné, že podstatné zklidnění provozu v obou křižovatkách a tím i zvýšení jejich průjezdnosti z vedlejších ulic nastane po zprovoznění Pražského okruhu ve Vestci. V té době bude kvůli pokračující velmi špatné průjezdnosti křižovek Vídeňské s Kunratickou spojkou a křižovatky Exit 2 D1 Chodov u Šeberova (byť v případě křižovatky u Šeberova mírně zlepšené) část vozidel volit cestu po Pražském okruhu na D1. Po zprovoznění Vestecké spojky dojde k mírnému zvýšení využití obou křižovek na okrajích Vestce, intenzita vjezdů však nepřevýší jejich kapacitu. Po napojení D3 ve stavu bez Vestecké spojky poklesne zatížení Vídeňské, neboť klesne zatížení staré benešovské silnice, radiální cesty přejdou na Vestecký přivaděč a přetížení křižovatky s Kunratickou spojkou dosáhne následně vysokých hodnot, které překročí i stávající neudržitelný stav. Mírně stoupne intenzita na Vestecké, křižovatka se však celkově odlehčí. Ve stavu s Vesteckou spojkou připojení D3 křižovatku ve Vestci také odlehčí vlivem odlehčení staré benešovské silnice, křižovatka Vídeňská x Kunratická spojka bude sice zatížená o něco méně než dnes, ale i přes převedení části cest z D3 na Vesteckou spojkou stále velmi přetížená. (celkové součty vjezdů jsou v obr. 12).

Obr. 11 a 12 porovnávají součty intenzit vjezdů do okružních křižovatek na Vídeňské, nové s Vesteckým přivaděčem a stávající s Kunratickou spojkou. Nová křižovatka bude vlivem provozu Vestecké spojky jako jejího dalšího ramene přetížena cca o 40 % a bez mimoúrovňového řešení by již kapacitně nevyhovovala. Dokončením dálnice D3 by zatížení nové křižovatky ve stavu bez Vestecké spojky vzrostlo cca o 20 %, úrovňové řešení, vyhovující pro situaci bez D3 a Vestecké spojky, by bylo potom využito již v roce 2015 na horní hranici své kapacity a při dalším mírném růstu intenzit by bylo přetížené. Stav s D3 i Vesteckou spojkou vede k přetížení křižovatky o 60 %, mimoúrovňové řešení je nezbytné. Křižovatka s Kunratickou spojkou bude po dokončení Pražského okruhu o šestinu méně zatížená než dnes, zůstane však stále přetížená. Po dokončení Vestecké spojky v situaci bez D3 bude křižovatka vlivem dopravy projíždějící od oblasti Jižního Města Vesteckou spojkou do Prahy 12 přetížena více než bez ní. Její zatížení také vzroste až téměř k dnešním hodnotám po připojení dálnice D3, v této situaci by Vestecká spojka odvedla část cest z D3 a jen velmi mírně vytižení křižovatky snížila.

Obr. 13 zobrazuje zatížení nové okružní křižovatky Vestecké spojky s Hrnčířskou ulicí, její zatížení přirozeně mírně vzroste připojením D3, její kapacita je však dostatečná.

Přehled všech křižovatek a jejich srovnání s jejich teoretickou kapacitou zobrazuje obr. 14. Z grafu je patrné, že poklesem zatížení křižovatky Vestecká x Vídeňská bude odstraněn nedostatek kapacity na výjezdu z Vestce, ani po vybudování Vestecké spojky a napojení D3 nebude již křižovatka přetěžována. Kapacita křižovatky Vídeňská x Hrnčířská nebude překračována v žádném stavu. Nová křižovatka Vídeňské s Vesteckým přivaděčem bude na hranici kapacity po připojení D3 bez Vestecké spojky, po realizaci Vestecké spojky je nezbytná mimoúrovňová křižovatka bez D3 i s D3. Okružní křižovatka Vídeňská x Kunratická spojka bude přetížená ve všech stavech a ani odlehčení po dokončení Pražského okruhu ani Vestecká spojka její kapacitní deficit nevyřeší, tuto křižovátku je nutné přestavět na kapacitně dostatečné řešení se světelnou signalizací nebo mimoúrovňovým řešením. Nová okružní křižovatka Vestecké spojky s Hrnčířskou bude kapacitně vyhovovat, v roce 2030 však dosáhne svého limitu kapacity. Nová okružní křižovatka Vídeňské a Vesteckého přivaděče kapacitně vyhoví jen ve stavu bez Vestecké spojky, při připojení D3 bude kapacita plně vyčerpána, pokud bude do křižovatky připojena i Vestecká spojka, bude úrovňové řešení přetížené, vyhoví mimoúrovňové řešení se směrem Vestecký přivaděč - Vestecká spojka vedeným po mostě.

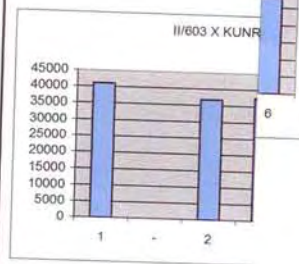
Na obr. 15 je zobrazen vliv Vestecké spojky na zatížení vjezdu do okružní křižovatky s rampou D1 u Šeberova ulicí K Hrnčířům. Vybudováním Pražského okruhu se ještě v roce 2015 udrží intenzity dopravy na stavu z roku 2008. Vybudováním Vestecké spojky intenzita dále poklesne o 40 %. Připojení D3 zvýší zatížení průjezdu Šeberovem cca o 2 tis.voz./24 hod, pokud bude v provozu Vestecká spojka i s napojením D3, zatížení ulice K Hrnčířům bude o šestinu nižší než ve stavu bez spojky a bez D3, bude také nižší než dnešní intenzita, k její hodnotě se dostane ve výhledu (2030). Okružní křižovatka u D1 bude přetížená ve všech situacích, dokud nebude přestavěna, každá cesta vedená mimo ni zaznamená významnou časovou úsporu.

Obr. 16 znázorňuje vliv Vestecké spojky na intenzitu dopravy na Vestecké ulici přímo v obci Vestec. Po zprovoznění Vestecké spojky klesne intenzita dopravy na Vestecké více než o polovinu. Připojením D3 intenzita dopravy ve Vestci mírně vzroste.

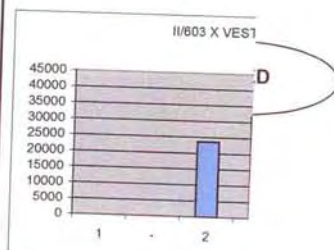
Obr. 17 zobrazuje intenzity dopravy na Vestecké spojnici severně od Vestce. Po připojení D3 stoupne intenzita dopravy z necelých 11 na více než 14 tis.voz denně (to jsou cca poloviční hodnoty, než má dnešní Vídeňská ve Vestci) .

Obr. 18. a 19. Porovnávají rozdíly mezi intenzitami dopravy ve stavu s Vesteckou spojkou se stavem bez ní na všech sledovaných komunikacích. Stejně srovnání, avšak v relativní míře, je na obr. 20 a 21. Je patrné, že Vestecká spojka odlehčí nejvíce průjezdům Hrnčířemi a Šeberovem, sníží též zatížení Kunratické spojky a převezme také přes 4 tisíce cest z Pražského okruhu (především zdrojové cesty z oblasti Vestec – Jesenice, pro které byla volba Pražského okruhu výhodnou alternativou oproti čekání u přetížených křižovatek a také cesty od západu na Jižní Město). Ve Vestci zklidní Vesteckou o čtvrtinu počtu vozidel, narostou však intenzity na Vídeňské a Hrnčířské. Po připojení D3 bude oproti stavu bez Vestecké spojky vliv zklidnění na Vestecké o 42 %, Vestecká spojka také zvýší intenzitu dopravy na koncovém úseku D3 o 5 %, tato vozidla na D3 přejdou ze staré benešovské.

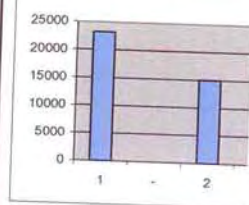
Na obr. 22 a 23 je proveden rozbor cest na čtyřpruhovém úseku před Exitem 4 podle komunikace, ze které na Vesteckou spojkou přijely. V situaci bez D3 dominují výjezdy z Komerční zóny Průhonice západ, po 15 % přijíždí od Pražského okruhu Vesteckým přivaděčem a po Hrnčířské ulici. V situaci s D3 budou činit cesty z Komerční zóny Průhonice západ polovinu zatížení, podíl cest od Vesteckého přivaděče stoupne na 35 %, jen zbývajících 15 % cest připadne na jízdy z Průhonic, Zdiměřic a Jesenice a od II/603, která s výstavbou D3 mírně zklidní (cesty z ní přešly na trasu D3 – Pražský okruh – Vestecký přivaděč). I přes poměrně malý podíl cest z místních zdrojů bude úloha Vestecké spojky v situaci s D3 ještě vyšší, ochrana místních komunikací od části cest z D3 bude její novou významnou funkcí a z posuzovaných možných variant doplnění komunikační sítě je jedinou možností, jak po připojení D3 zachovat intenzity dopravy na místních komunikacích alespoň na stavu kolem roku 2008.



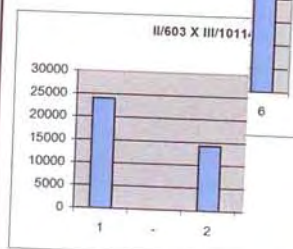
KUNRATIC

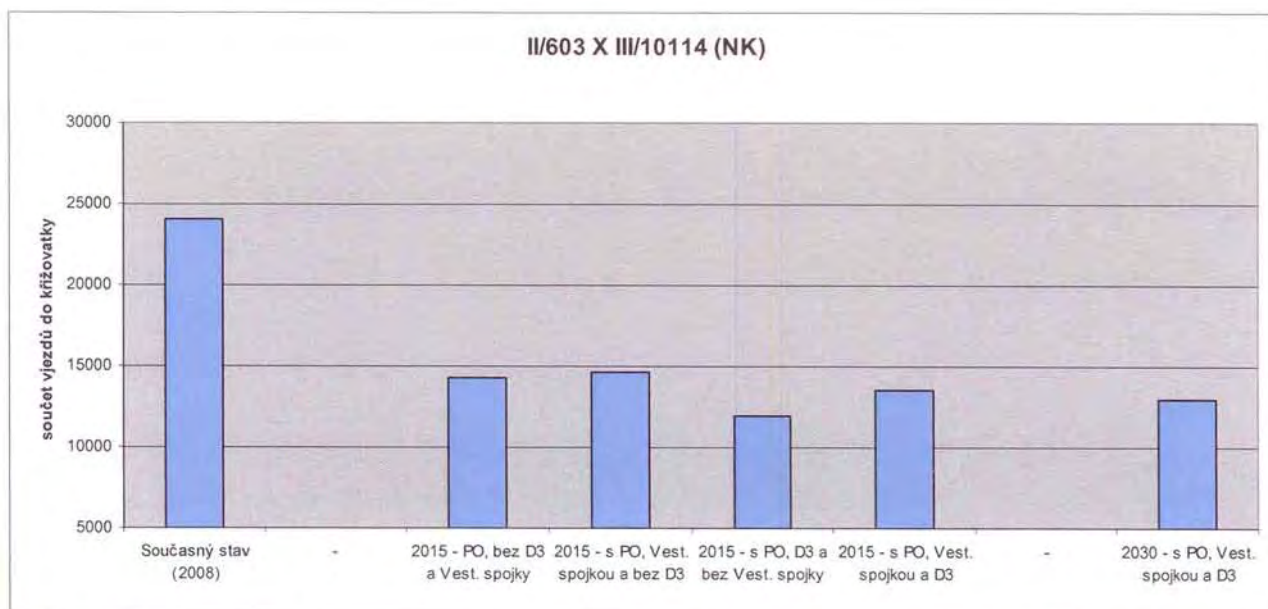


profil II/603 nad k

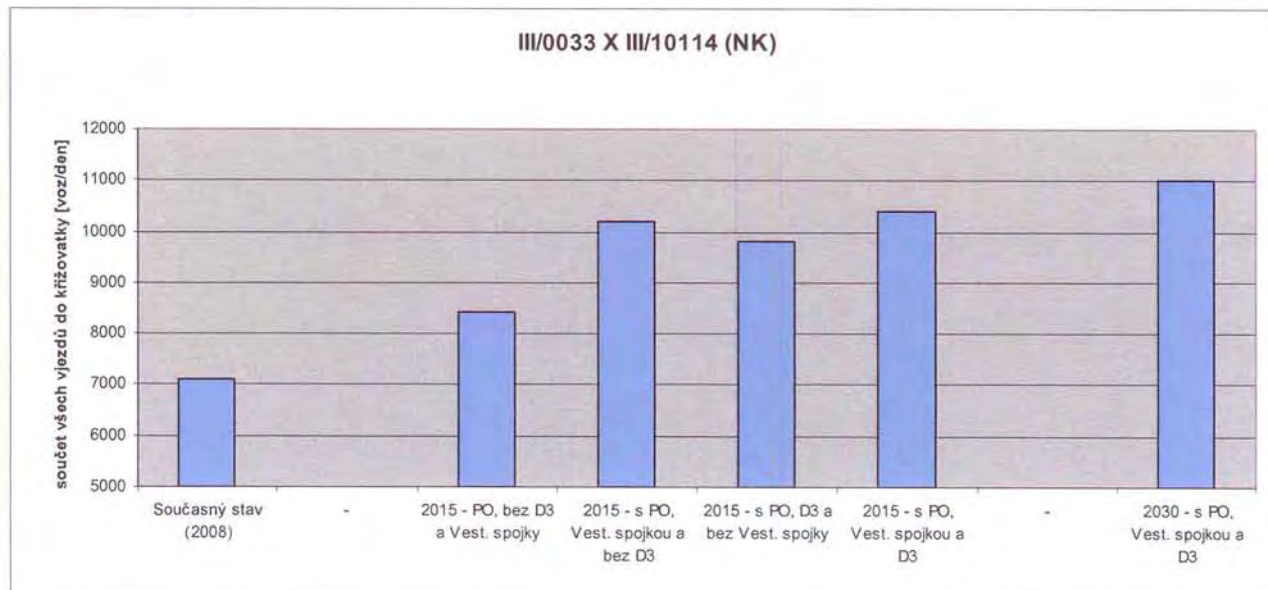


PRAŽS

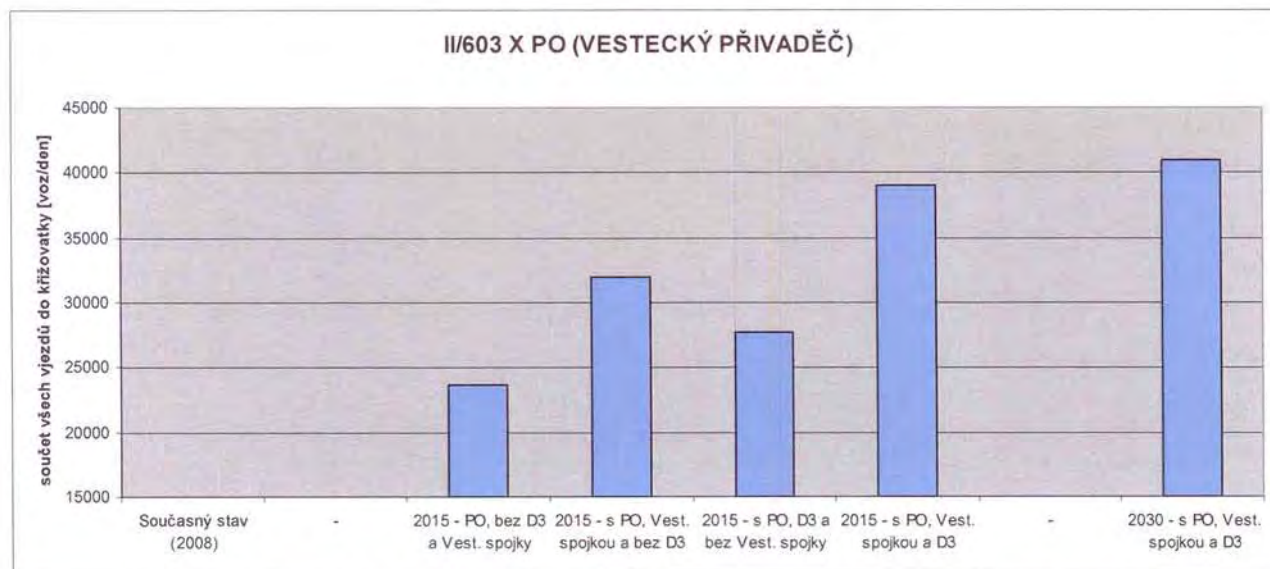




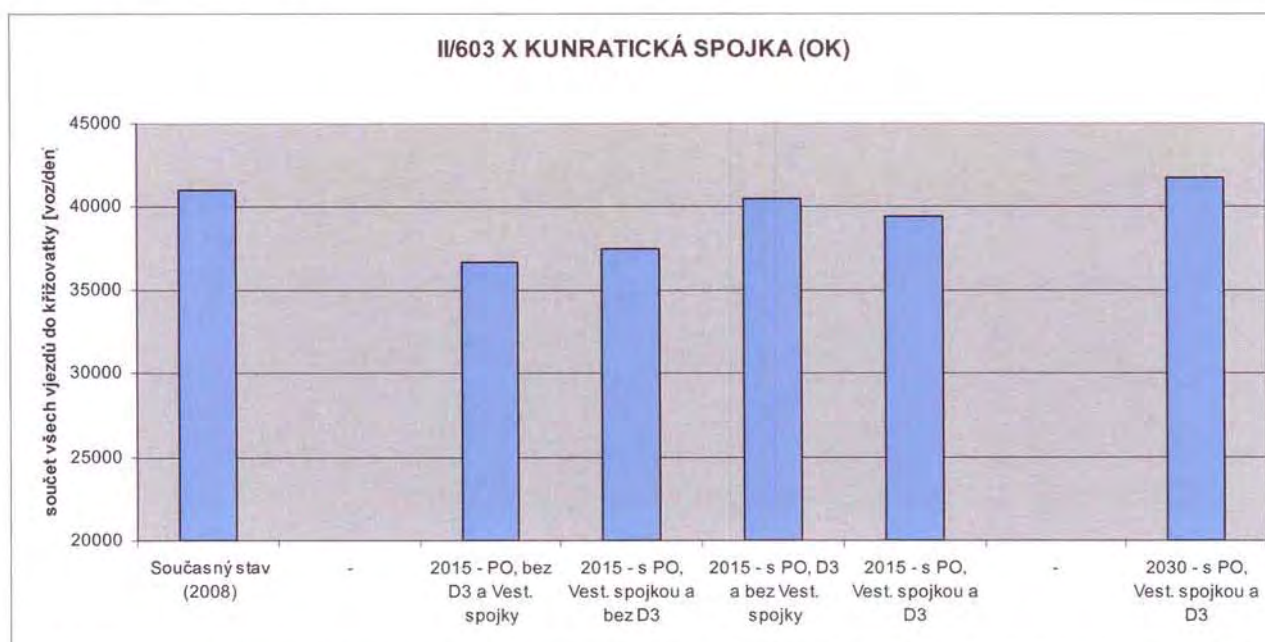
Obr.9: Porovnání součtů intenzit vjezdů do stávající neřízené stykové křižovatky Vídeňská x Vestecká ve Vestci



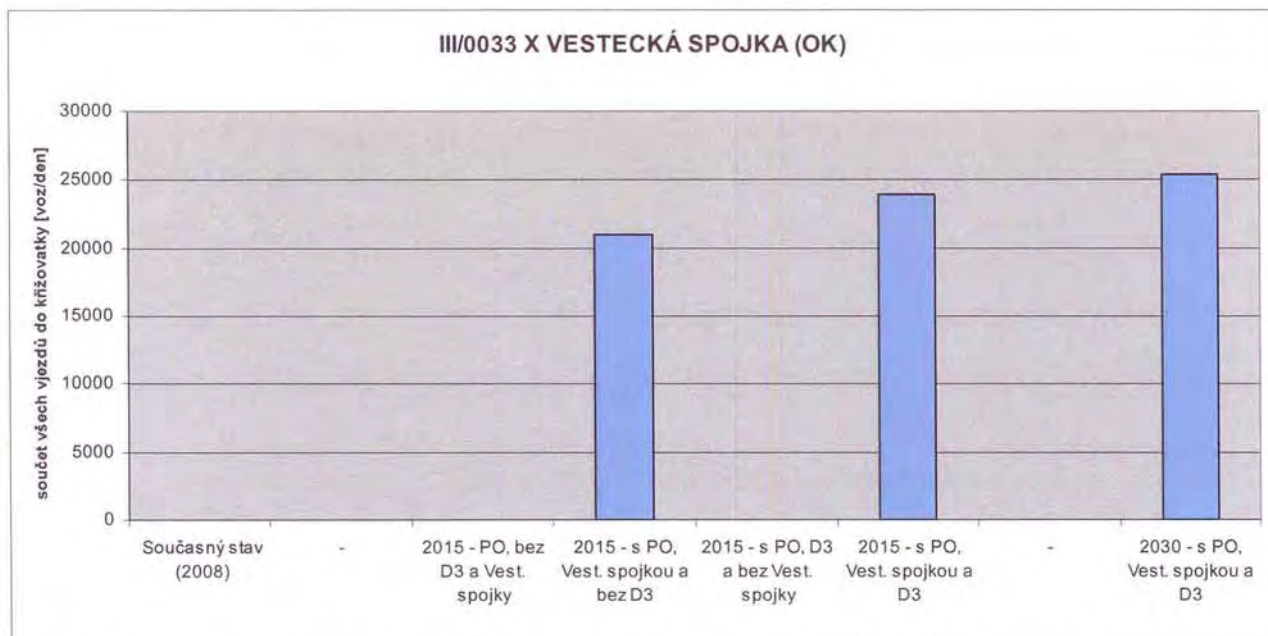
Obr.10: Porovnání součtů intenzit vjezdů do stávající neřízené stykové křižovatky Vestecká x Hrnčířská ve Zdiměřicích



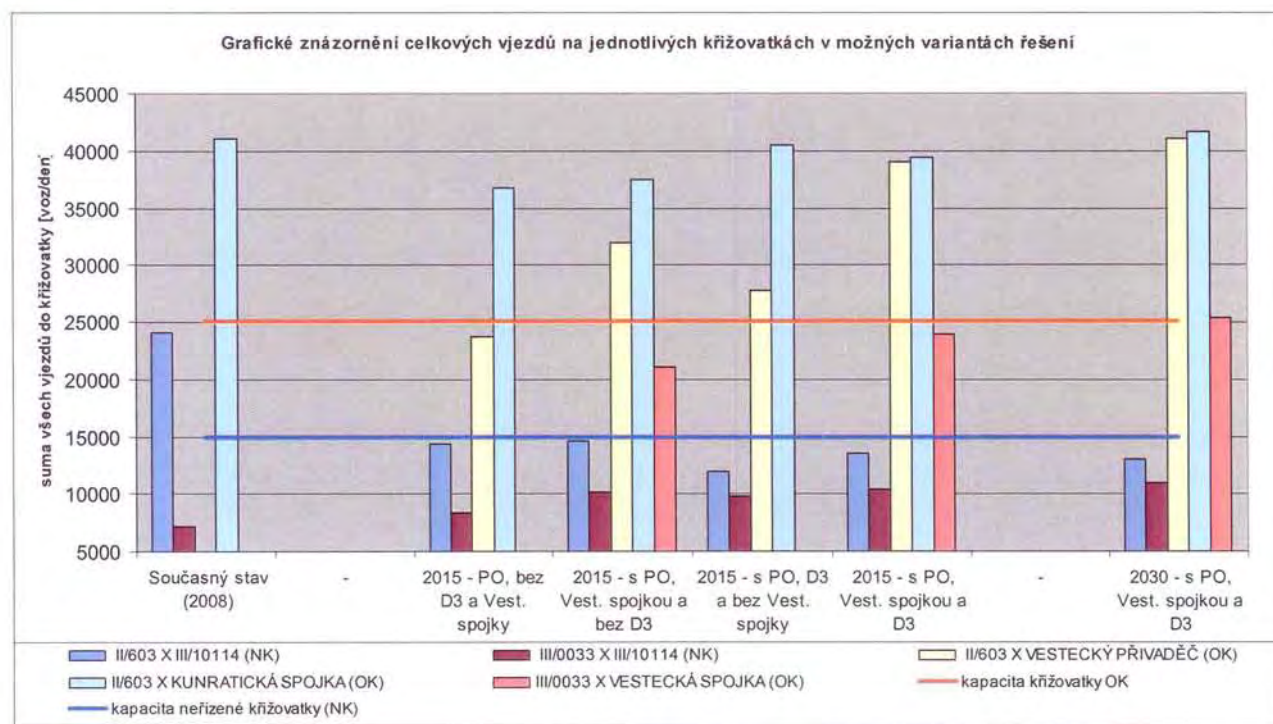
Obr.11: Porovnání součtů intenzit vjezdů do nové okružní/mimoúrovňové křižovatky Vídeňská x Vestecký přivaděč ve Vestci



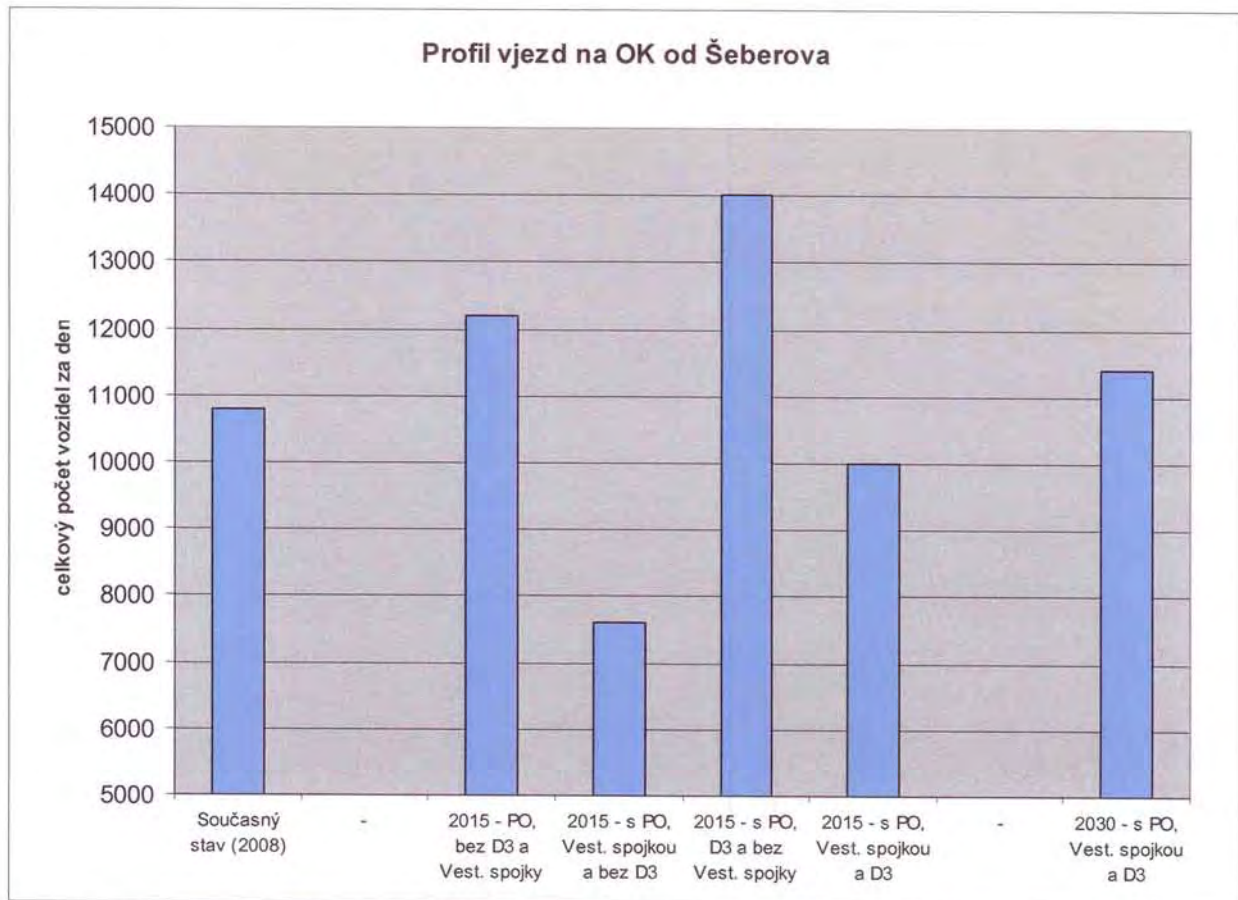
Obr.12: Porovnání součtů intenzit vjezdů do stávající okružní křižovatky Vídeňská x Kunratická spojka v Praze - Libuši



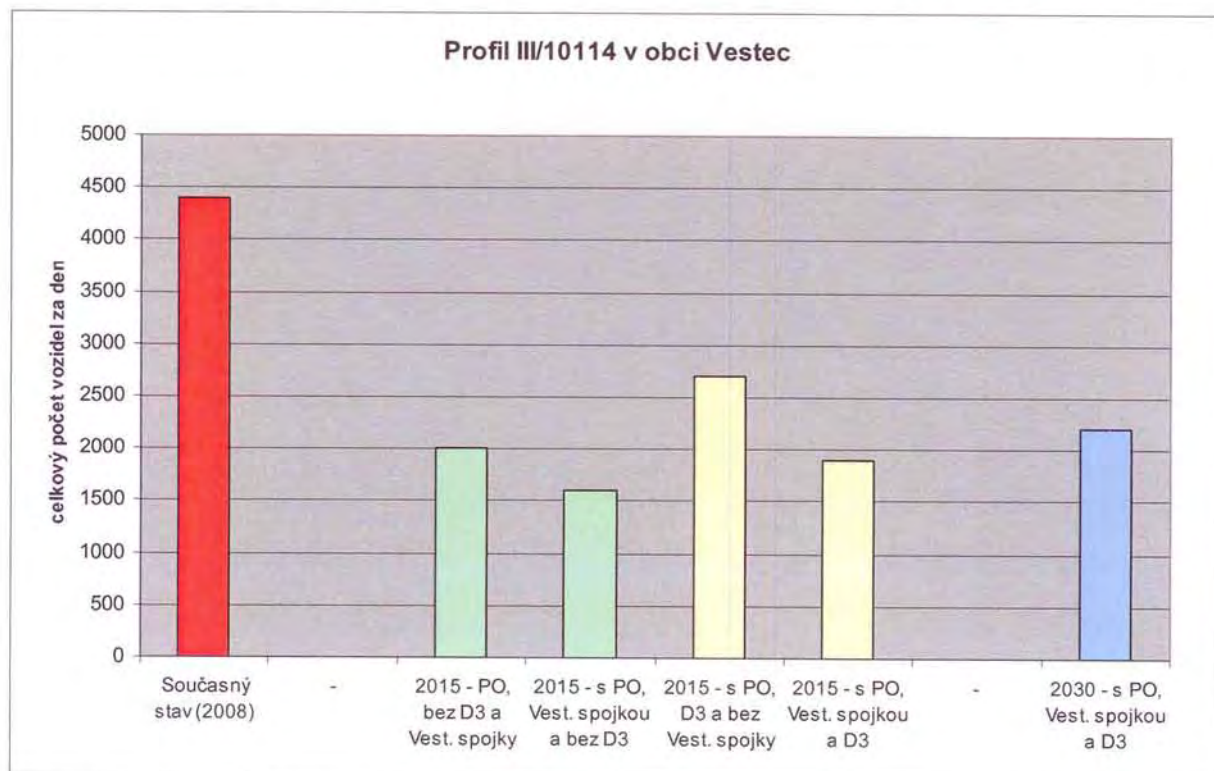
Obr.13: Porovnání součtů intenzit vjezdů do nové okružní křižovatky Hrnčířská x Vestecká spojka ve Zdiměřicích



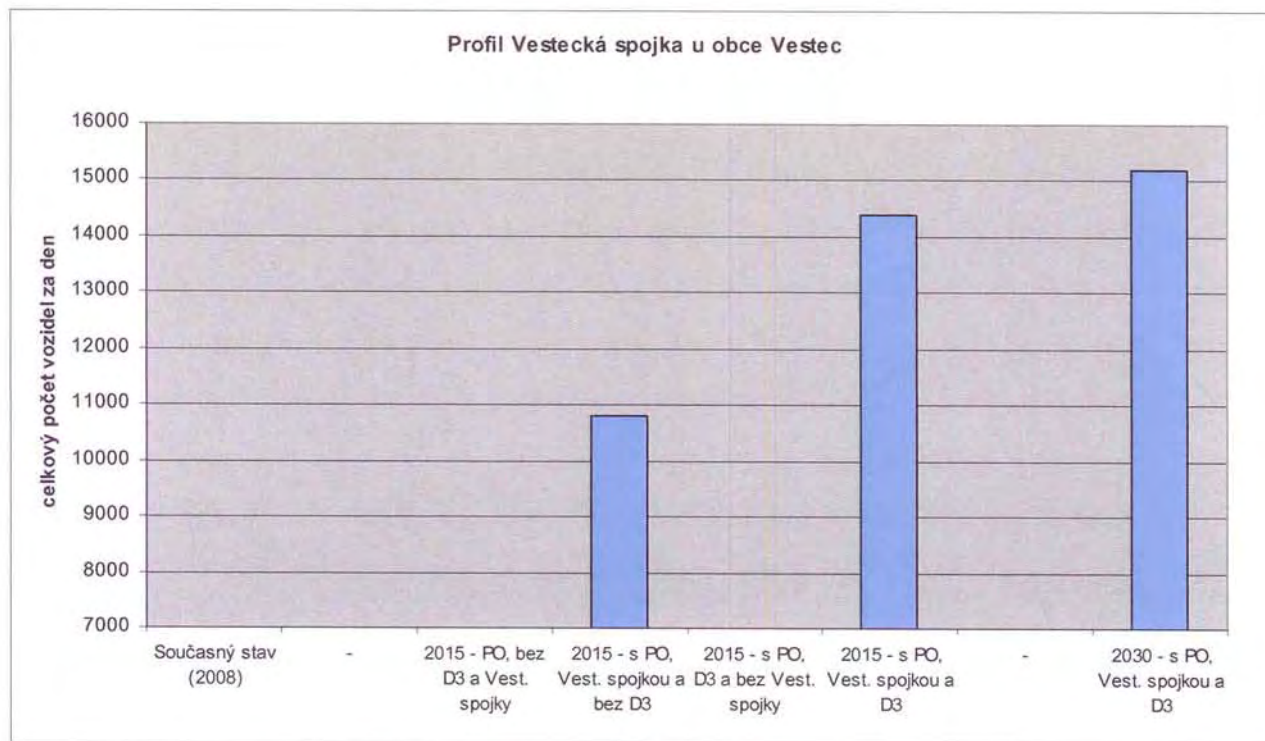
Obr. 14: Porovnání součtů intenzit vjezdů s odhadem kapacity křižovatek



Obr. 15: Obousměrná intenzita dopravy na ulici K Hrnčířům v Praze - Šeberově

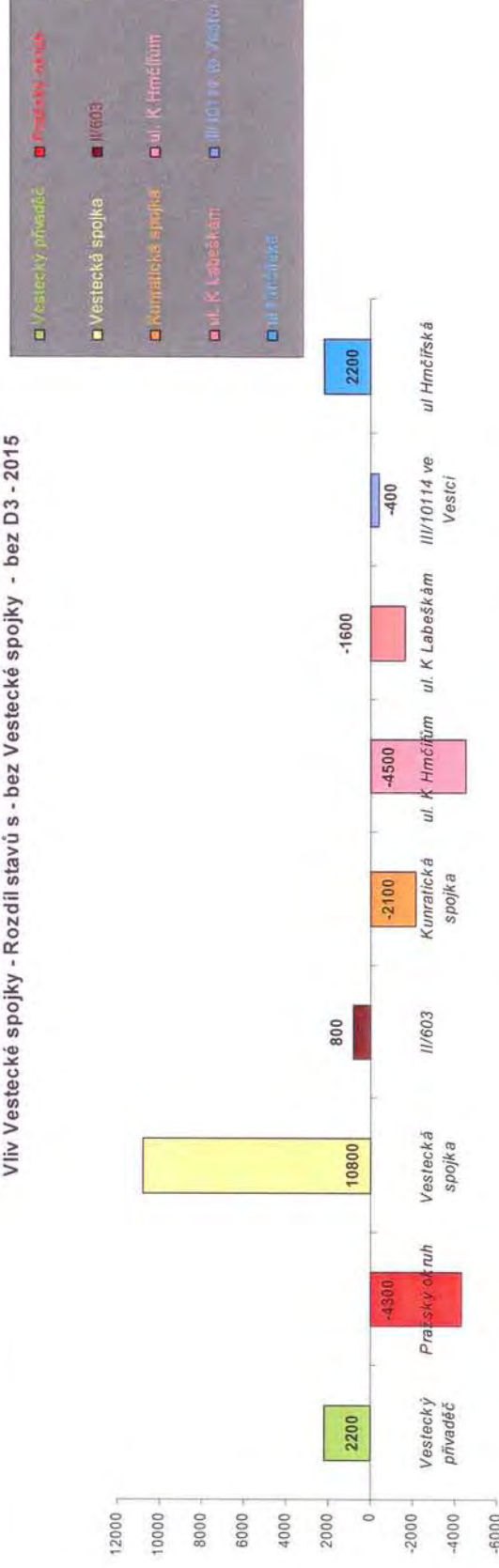


Obr. 16: Obousměrná intenzita dopravy na Vestecké ulici ve Vestci



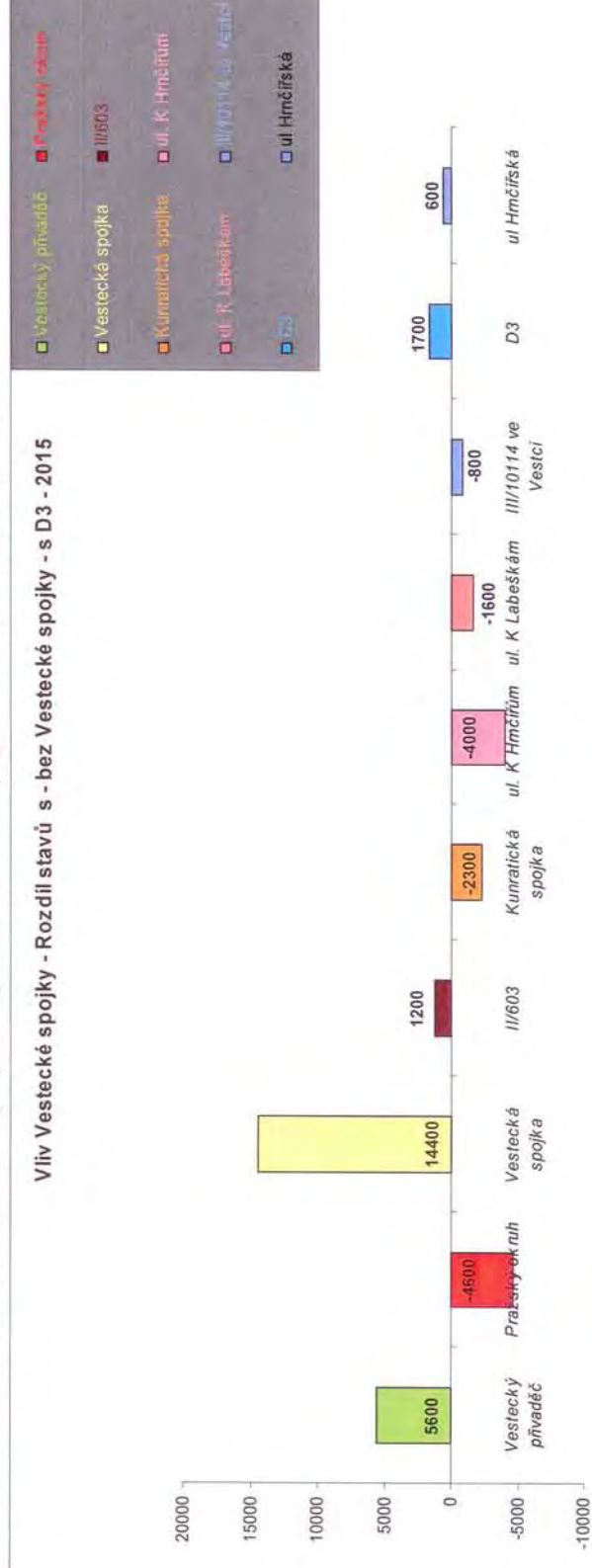
Obr. 17: Obousměrná intenzita dopravy na nové Vestecké spojnici severně od Vestce

Vliv Vestecké spojky - Rozdíl stavů s - bez Vestecké spojky - bez D3 - 2015



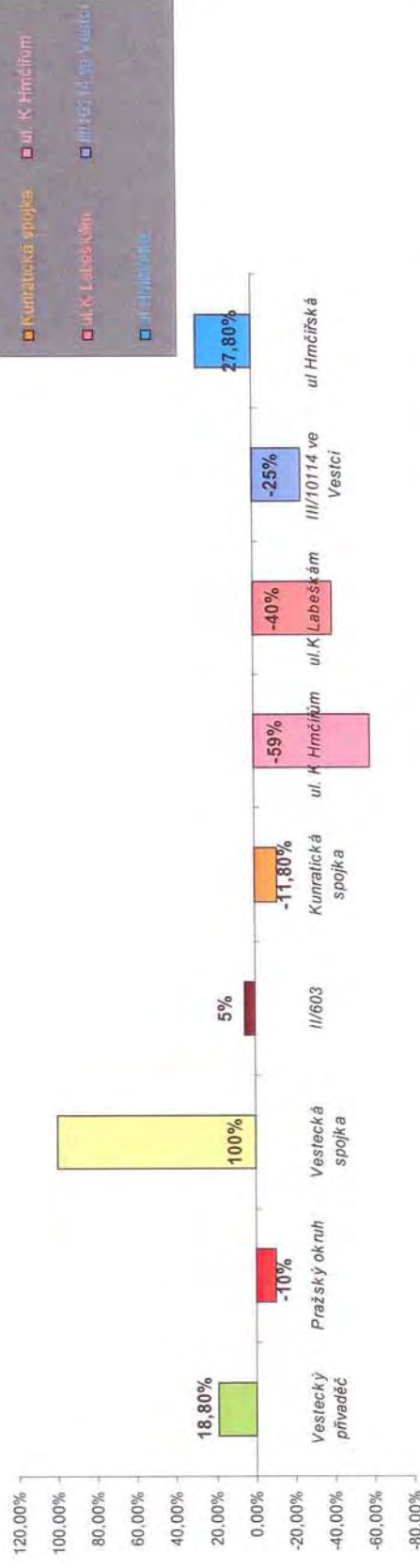
Obr. 18: Přehled změn intenzit dopravy vyvolaných Vesteckou spojkou v situaci bez dálnice D3

Vliv Vestecké spojky - Rozdíl stavů s - bez Vestecké spojky - s D3 - 2015



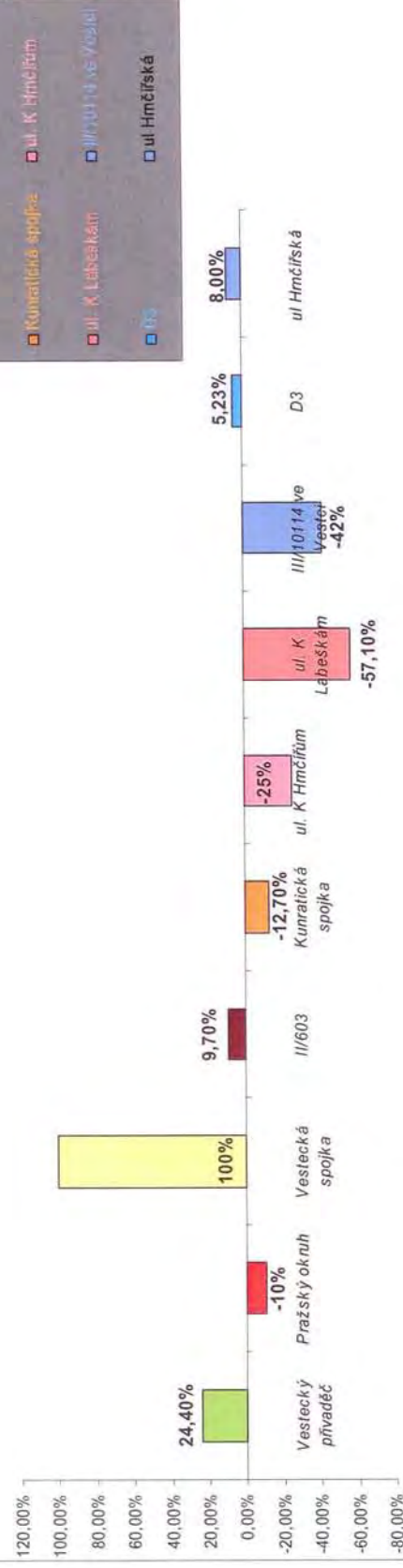
Obr. 19: Přehled změn intenzit dopravy vyvolaných Vesteckou spojkou v situaci s dálnicí D3

Vliv Vestecké spojky - Relativní rozdíl stavů s / bez Vestecké spojky - bez D3 - 2015

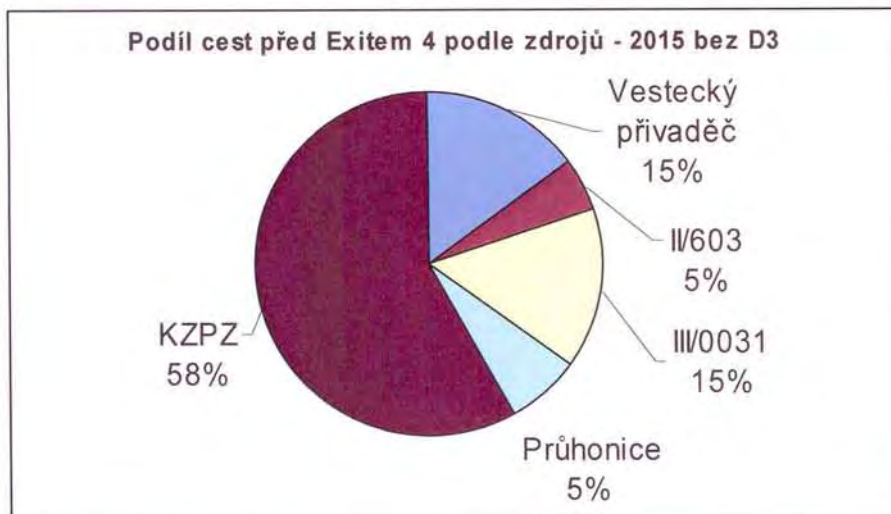


Obr. 20: Přehled relativních změn intenzit dopravy vyvolaných Vesteckou spojkou v situaci bez dálnice D3

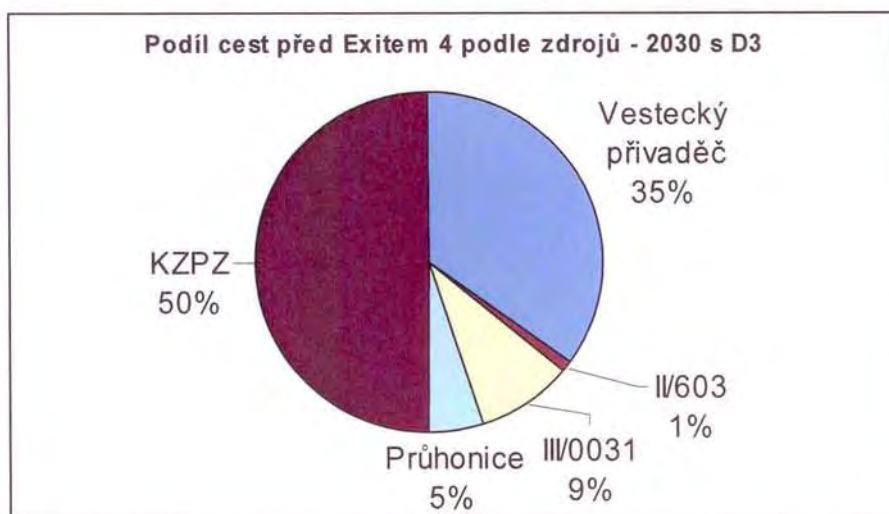
Vliv Vestecké spojky - Relativní rozdíl stavů s / bez Vestecké spojky - s D3 - 2015



Obr. 21: Přehled relativních změn intenzit dopravy vyvolaných Vesteckou spojkou v situaci s dálnicí D3



Obr. 22: Podíly počtů cest vozidly na úseku Vestecké spojky mezi Komerční zónou Průhonice západ a D1 podle toho, odkud na Vesteckou spojku najela – bez D3



Obr. 23: Podíly počtů cest vozidly na úseku Vestecké spojky mezi Komerční zónou Průhonice západ a D1 podle toho, odkud na Vesteckou spojku najela – s D3

Hlavní vlivy Vestecké spojky na zatížení komunikací a dostupnost Vestce a okolí:

Vestecká spojka v provedení podle územního plánu bude mít tyto kladné účinky:

- Zklidnění průjezdů Hrnčířemi a Šeberovem od Zdiměřic i Průhonic
- Odlehčení přetížené okružní křižovatky Exitu 2 Chodov u Šeberova
- Snížení intenzity dopravy na Vestecké ulici ve Vestci
- Mírné snížení intenzity dopravy na Vídeňské v Jesenici
- Mírné odlehčení Kunratické spojky
- Zpřístupnění centra Prahy od Vestce, Jesenice a silnice II/603 po D1
- Napojení západní části Průhonic na Prahu
- Napojení Jižního Města na Pražský okruh pro cesty na západ města

Vestecká spojka významně zlepší dopravní situaci v Hrnčířích a Šeberově oproti stavu bez ní a výrazně zlepší dostupnost centra Prahy po D1. Ve Vestci se projeví snížení zatížení Vestecké ulice. Pro Vestec bude mít význam především zlepšení dostupnosti Prahy, která je dnes omezená nutností projíždět přetíženými okružními křižovatkami a po dokončení Pražského okruhu bude zřejmě rychlejší jen oklikou kolem Jesenice a Modletic. Zásadně se v oblasti kolem Vestce změní dnešní stav, kdy rozsáhlá oblast jižně od Prahy je přímou napojena na rychlostní komunikační radiální osu do Prahy jedinou kapacitně nevyhovující křižovatkou Chodov.

Negativní vlivy Vestecké spojky:

- Hlukové a plynné emise v okolí obytných oblastí Vestce, Prahy – Hrnčířů a Rozkoše
- Vyšší intenzita dopravy na Vídeňské
- Vyšší intenzita dopravy na Hrnčířské ve Zdiměřicích
- Převzetí cca 4300 cest denně z Pražského okruhu

Nová kvalitní komunikace samozřejmě nebude mít jen přínosy pro své okolí. Hlukové limity v okolí komunikace budou splněny, v okrajových částech Vestce a Hrnčířů a v Rozkoši zřejmě hladina hluku mírně stoupne. Po Vestecké spojkce nepojedou jen vozidla, která by bez ní projížděla Vestcem, Hrnčíři a Šeberovem, ale též vozidla, která by bez ní raději volila trasu po Pražském okruhu než přetíženými silnicemi. Vestecká spojka neuvolní od dopravy Vídeňskou a Hrnčířskou, intenzity na nich naopak stoupnou, na Vídeňském mezi Jesenicí a Vestcem o cesty z II/603 a Jesenice, od Vestecké spojky do Prahy o cesty od Jižního Města na Prahu 12 a na Hrnčířské o cesty od Jesenice na Vesteckou spojku. Propustnost okružní křižovatky II/603 x Kunratická spojka se nezlepší. Po připojení D3 přibude na Vestecké spojkce cca 3,5 tis. voz denně a na úseku mezi II/603 a Průhonicemi bude většinu dopravy na Vestecké spojkce tvořit cesty převedené z Pražského okruhu a z D3. Její celková intenzita dopravy však bude přijatelná a nadále bude plnit velmi dobře funkci ještě potřebnější ochrany Vestce, Hrnčířů a Šeberova. Bez Vestecké spojky by přetížení od D3 postihlo přímo ulice procházející centry obcí a městských částí.

Závěry analýzy zatížení:

Radiální silnice z příměstského území jižně od Prahy v historických stopách jsou dnes v dopravních špičkách přetížené, a proto rychle stoupají intenzity dopravy i mimo hlavní trasy, např. na ulicích K Šeberovu a K Hrnčířům. Po dokončení Pražského okruhu jejich zatížení poklesne, i potom však bude překračovat kapacitu okružních křižovatek s Kunratickou spojkou a v křižovatce Exit 2 Chodov a intenzity dopravy dále porostou. Po dokončení Pražského okruhu klesne intenzita dopravy na dálnici D1 a bude žádoucí na ni převést místní cesty z Jesenicka do Prahy.

Po přivedení dálnice D3 do prostoru Jesenice v roce 2015 by zatížení stávajících komunikací bez Vestecké spojky i přes kladný vliv Pražského okruhu stoupla nad hodnoty přesahující intenzity roku

2008, také Vestecká ulice ve Vestci by byla zatížená více než dnes, tj. před zprovozněním Pražského okruhu. Vlivem Vestecké spojky se pro okolí Vestce nevýhodný fakt připojení dálnice D3 u Zlatníků neprojeví zvýšením intenzit dopravy nad dnešní stav, s výjimkou úseku Vídeňské od Vesteckého přivaděče ke Kunratické spojce. Po připojení D3 zajistí Vestecká spojka, že intenzity dopravy narostou na stávajících komunikacích jen mírně, tj. o 10 – 20 % (na průjezdu II/603 Jesenicí vlivem převedení cest na D3 poklesnou). Bez realizace Vestecké spojky by bylo přetížení již obtížně přijatelné.

Vestecká spojka vytvoří při nízkých návrhových parametrech a intenzitě dopravy u Vestce cca poloviční než má dnes Vídeňská účinnou ochranu před cestami z jižního pražské předměstí do centra přes Hrnčíře a Šeberov, zklidní jak ulici K Hrnčířům, tak K Labeškám. O čtvrtinu klesne zatížení Vestecké, v případě připojení D3 by šlo o pokles o 42%, v souvislosti s tímto poklesne i počet cest přes Jesenici po Vídeňské. Vestecká spojka způsobí i méně žádoucí přesuny cest, téměř polovina vozidel na Vesteckou spojku přejde z Pražského okruhu, kudy jezdila z důvodu nedostatku kapacity silnic do Prahy. Křižovatka s Vesteckou spojkou tak způsobí o čtvrtinu vyšší zatížení Hrnčířské o cest z Jesenice a Zdiměřic na Vesteckou spojku. Vyšší intenzity se ale projeví především na komunikacích mimo obytnou zástavbu.

Pro Vestec přinese Vestecká spojka zásadní přínos zklidněním Vestecké ulice, zároveň také významně zlepší dostupnost Prahy z Vestce bez potřeby zajíždět si přes Jesenici a Pražský okruh. Nezlepší se však dostupnost po Vídeňské, která bude naopak přetížena cestami z Jižního Města po Vestecké spojce do Prahy 12. Okružní křižovatku s Kunratickou spojkou bude nutné přestavět na kapacitnější.

Vestecká spojka ochrání Vestec od průjezdné dopravy jen za předpokladu, že je vybudována v celé délce od D1 až na silnici II/603 a při dostatečné kapacitě křižovatky s Vídeňskou. Platí sice, že její úsek od Hrnčířské k D1 plní pro okraj Prahy nejúčinnější ochranou funkci a propojení až na II/603 vede k převedení cest z Pražského okruhu na Vesteckou spojku, pokud by ale byla v provozu Vestecká spojka jen mezi Hrnčířskou a D1 stala by se velmi výhodným komunikačním propojením z II/603, Pražského okruhu a později i D3 Vestecká ulice a situace by se ve Vestci oproti stavu bez jakékoli Vestecké spojky výrazně zhoršila. Pro Vestec je rizikem i výstavba Vestecké spojky bez mimoúrovňové křižovatky s Vídeňskou, ta je pro její správnou funkci zcela nezbytná a provoz bez přemostění II/603 není přípustný ani jako provizorium.

4. Závěry – vlivy Vestecké spojky

Co se zlepší?

V zatížení komunikací:

Zklidní se ulice Vestecká, K Šeberovou, K Hrnčířům a K Labeškám, sníží se hluk a emise v jejich okolí, kde jsou dnes překračovány hygienické limity.

Pro dostupnost z Vestce:

Z Vestce a okolí se jízdou po Vestecké spojnici významnělepší dostupnost Prahy i dostupnost D1 směrem z Prahy včetně nákupní zóny Čestlice.

Zkrátí se čekání před křižovatkou Chodov u Šeberova.

Pro ostatní (mimo Vestec):

dostupnost Prahy bude lepší po dálnici D1 a pankrácké radiále také pro Průhonice, Jesenici a okolí silnice II/603.

Zpřístupní se Pražský okruh směrem k západu z oblasti Jižního Města jako vhodnější alternativy než je městský okruh.

Rozvoj Průhonic může probíhat podle územního plánu.

Co se nezlepší?

Neuvolní se od dopravy Vídeňská a Hrnčířská.

Nezlepší se propustnost okružní křižovatky II/603 x Kunratická spojka.

Co se zhorší?

Zvýší se vlivem nové komunikace hluk a emise na okrajích Vestce a Hrnčířů, kde se plánuje nová zástavba (okraj Hrnčířů patří do území Vestce a Jesenice), hygienické limity však nebudou překročeny.

Co by bez Vestecké (nebo obdobného řešení, tj. nový přivaděče ke zkapacitněné křižovatce Chodov) nešlo?

Vybudovat Komerční zónu Průhonice západ.

Rozšířit obytnou zástavbu Průhonic.

Budovat nové domy v Jesenici a Vestci bez zhoršování dopravní situace.

Jaké návrhy jsou nepřijatelné?

Připravovat jakékoli alternativy bez zvýšení kapacity napojení na D1 (neřeší kritický problém oblasti Vestce).

Vybudovat Vesteckou spojnici etapově. Jako etapa je přípustný jen samotný Exit 4 s napojením Komerční zóny Průhonice západ, jiná etapizace by se projevila zvýšením zatížením ulic v obcích. Celou stavbu Vestecké spojky je třeba zprovoznit najednou včetně všech křižovatek.

Snížit kapacitu křižovatky Vestecká spojka x II/603. Zde bude od počátku nutné vybudovat přemostění okružní křižovatky, vhodné by bylo navrhnout i samostatné pruhy pro pravá odbočení. Kdyby nebyla kapacita dostatečná, hrozí Vestci akutní nebezpečí průjezdů při objíždění přetížené křižovatky, takový stav není přípustný ani etapově.

Čemu zabrání Vestecká spojka po připojení D3?

Kolapsu na Vídeňské (nová okružní křižovatka Vestecký přivaděč x Vídeňská by měla kapacitu vyčerpanou, stávající okružní křižovatka Vídeňská Kunratická spojka překročenou o 100 vozidla za hodinu (fronta by rostla o 5 km za hodinu).

Přetížení průjezdu Hrnčíři a Šeberovem na křižovatku Chodov cestami od D3

Zvýšení intenzit dopravy na Vestecké od D3 na Hrnčířskou.

Znamená Vestecké spojka nějaké riziko pro Prahu – Újezd, Prahu – Křeslice a Prahu 15?

Neznamená. Její parametry ani způsob napojení Prahy – Újezda nepřipouštějí žádné další dopravní funkce v úseku II/603 – D1 a provedení neumožňuje její zkapacitnění za přijatelných nákladů. Realizace Vestecké spojky podle zpracovaných projektů je v podstatě zárukou, že koridor JVK nebude možné ani v budoucnosti využít pro rychlostní funkci. Pro jihovýchodního okraj Prahy po dokončení úseku stavby 512 Pražského okruhu, který má nejen okružní, ale i radiální charakter, postačí stávající dopravní infrastruktura s přidáním nových obvodových a spojovacích komunikací v okolí Dolních Měcholup. Jižní Město disponuje dostatečnou dopravní infrastrukturou a nepotřebuje nezbytně obchvat, který by navíc nesmyslně narušil Přírodní park Botič – Milíčov. Vybudování Exitu 4 zachová dostatečnou kapacitu v křižovatce Chodov pro napojení Jižního Města, bez nového napojení jižního okolí Prahy na D1 by otázka dostatečné kapacity pro Jižní Město v křižovatce Chodov byla aktuální.

Potřeba nových komunikací v jižním předměstí Prahy je evidentní. Problematiku Vestecké spojky je tedy možné v podstatě redukovat na otázku – vybudovat nové připojení na D1 (Exit4) či ne? (To odlišuje Vesteckou spojku od alternativních návrhů obchvatů Šeberova).

Odpověď je jednoznačná: Právě nové napojení Vestecké spojky na dálnici D1, odlehčenou vlivem Pražského okruhu, je největším přínosem Vestecké spojky a záchranou budoucí funkce křižovatky Chodov. Návrhové parametry Vestecké spojky odpovídají očekávané poptávce, je vyloučené její výrazně vyšší zatížení. Jakýkoli jiný obchvat Šeberova, který by byl dříve či později nezbytný, by musel řešit kapacitní napojení na D1 křižovatce Chodov s mnohem vyššími náklady a problémy, zatížení takové trasy by bylo srovnatelné ale její negativní vlivy na Šeberov vyšší.

5. Zpracování odpovědí na otázky

5.1. Byly vyhodnoceny všechny možnosti řešení?

Je nemožné potvrdit, že byly hodnoceny všechny možnosti, spíše je jisté, že tomu tak není, možností jak doplnit síť komunikací je velmi mnoho a nebyly jistě všechny ani navrženy, natož vyhodnoceny. V případě Vestecké spojky byl pro návrh nové komunikace k dispozici jediný volný koridor mezi zastavěnými územími obcí, návrh se tedy mohl omezit spíše jen na dimenze komunikace a její křižovatek a její propojení s ostatními silnicemi a dálnicí D1 a kapacitu křižovatek na těchto napojeních. Vestecká spojka v sobě obsahuje mnohé přínosy bývalé trasy Pražského okruhu pro své okolí, nemá však jeho negativní vlivy. Její výstavba byla navržena při práci na Územní plánu hl.m. Prahy, při tomto rozhodnutí hrály svou roli i potřeba zpřístupnění Komerční zóny Průhonice západ a snaha vyřešit některé důsledky napojení dálnice D3 bez navazující kapacitní radiály do centra. Podrobné prověření probíhalo spíše až následně – postupně byly prokázány mnohé výhody řešení při přijatelných negativních vlivech. Posouvané alternativní varanty přinesly vždy výrazně nižší přínosy a více negativních vlivů (viz. kap. 5.2.)

5.2. Byla vypracována proveditelná alternativa k Vestecké spojkce?

Ano. Za alternativy k Vestecké spojkce je možné považovat následující koncepty:

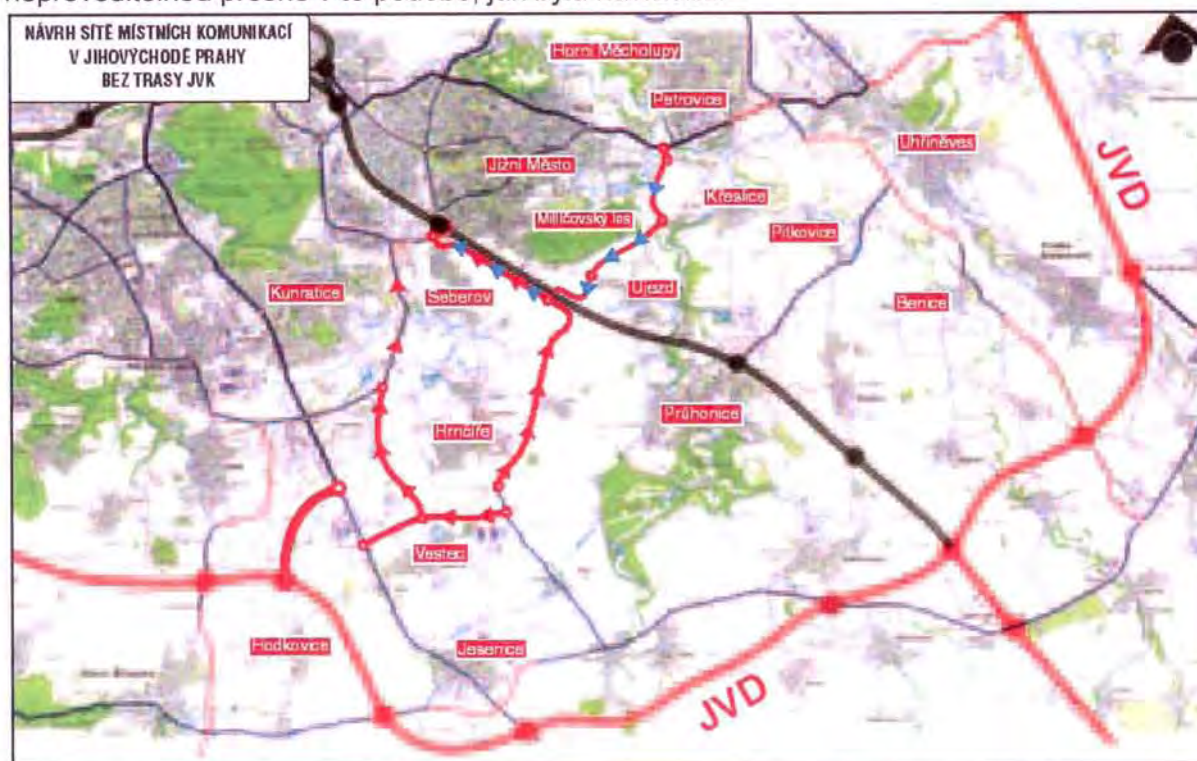
Neproveditelné:

- Vedení Pražského okruhu podle ZÁKOS z r. 1974 – historická nerealizovatelná trasa
- Vedení Pražského okruhu - Varianta A (JVK) z roku 1993 – historický projekt v dnešních podmínkách nerealizovatelný, v úseku od D1 východně i nepotřebný.

Proveditelné:

- Nulová varianta – zachování stávajícího stavu by vedlo i po dokončení Pražského okruhu k přetěžování ulic K Šeberovu – K Hrnčířům a K Labeškám. Dostupnost Prahy z Vestce a okolí by zůstala špatná, řešením by byl jen vratný pohyb po Pražském okruhu přes Modletice. Na Vestecké ulici ve Vestci by zůstalo zhruba dnešní zatížení. Po připojení D3 u Zlatníků by na všech komunikacích vzrostly intenzity dopravy a na Vídeňské by nastal dopravní kolaps.
- Návrh dopravní koncepce autodopravy v MČ Praha Šeberov, podle článku Ing. Jiří Ritta, ZMČ Praha - Šeberov z roku 2007 – vybudovat obchvat Hrnčířů a Šeberova od křižovatky Hrnčířská x Vestecká východně od Hrnčíř a Šeberova s napojením do křižovatky Chodov, tedy bez Exitu 4. Tato varianta je technicky proveditelná, je podobná studii Ateliéru DUK. Obchvat by účinně odvedl dopravu z ulice K Hrnčířům a K Šeberovu, pokud by nedošlo k významné přestavbě křižovatky Chodov, nevyřešil by kolony před ní, jen by je převedl na novou komunikaci, tím by se i snížila její atraktivita a tím i intenzita na ní. Přesto by však taková komunikace převedla mnoho nových cest od Vídeňské, Jesenice a později i od D3 do Vestecké ulice odkud by pokračoval na Hrnčířskou a na novou trasu. Také by významně zatížila průjezd Zdiměřicemi. Nová komunikace by nijak nezlepšila dostupnost Prahy z okolí Vestce, mohla by sice zpřístupnit nové obytné zóny v Průhonicích, ale nedokázala by dostatečně kapacitně obsloužit komerční zónu Průhonice západ, která by stejně vyžadovala vybudování Exitu 4, jako samostatnou investici však neproveditelného. (Exit 4 také výrazně lépe zpřístupňuje Prahu – Újezd, Prahu – Křeslice a severozápad Průhonic Formanskou ulicí).

► Studie dopravní obsluhy JV segmentu Prahy, zpracoval Atelier DUK, 2004 (Ing. Preininger – obr. 24). Místo Exitu 4 je navržena rekonstrukce křižovatky Exit 2 s novými rampami a mosty místo protihlukových valů a s velkou okružní křižovatkou. Na zkapacitněný Exit 2 je napojen nový obchvat Hrnčířů a Šeberova napojený na Hrnčířskou severně od křižovatky Hrnčířská x Vestecká, na něj se po mimoúrovňovém překonání D1 u Újezda připojuje nový jihovýchodní obchvat Jižního Města vedený v trase JVK kolem Křeslic s napojením na Novopetrovickou ulici u Hostivařské přehrady. Dále je navržen severní obchvat Vestce, z něj odbočuje západní obchvat Hrnčířů napojený na Kunratickou spojku. Výpočet dopravního zatížení této varianty neměl zpracovatel k dispozici, lze však z analogií konstatovat, že navržené řešení by přineslo pro region v okolí Vestce velmi podobné přínosy, pokud jde o zklidnění komunikací a dostupnost Prahy, navíc by i odlehčilo křižovatku Vídeňské s Kunratickou spojkou a zcela mimo záměr Vestecké spojky by velmi vhodně odvedlo zbytnou dopravu z Jižního Města, paradoxně po trase připomínající odmítanou JVK. Návrh by umožnil i připojení Průhonic a Komerční zóny Průhonice západ (to by ovšem vedlo k vysokému zatížení paralelní komunikace s D1, vysokým návrhovým parametru a většímu vlivu na Šeberov, 8 – 10 pruhů podél Šeberova místo dnešních 6 by dnešní stav spíše zhoršilo). Nevýhodou řešení je množství nových křižovatek, které by musely být adekvátně dimenzovány, a také velká celková délka nových kombinací a velmi nákladná a těžko projednatelná přestavba křižovatky Chodov. Negativní vlivy nových komunikací by byly obdobné jako u Vestecké spojky, zřejmě méně intenzivní avšak na mnohem větší ploše. Severní obchvat Vestce by byl zatížen obdobně či více než Vestecká spojka (slouží i jako objezd křižovatky Vídeňská x Kunratická spojka), byl by však v mnohem větší blízkosti k zástavbě obce s vyššími negativními vlivy na rozvoj obce a její životní prostředí. Variantu podle Atelieru DUK lze považovat za kvalitní dopravní řešení s výjimkou přílišné blízkosti obchvatu Vestce k obci a zbytečné paralelní komunikace k odlehčené šestipruhovému D1, což vyvolá možná neproveditelnou přestavbu křižovatky Chodov. Právě tyto výhrady dělají z konceptu jednoznačně horší řešení než je Vestecká spojka. S výjimkou rekonstrukce křižovatky Chodov jde zřejmě o proveditelnou alternativu. Za cenu změn všech územních plánů by však bylo k dispozici mnohem dražší řešení s negativními vlivy dopravy na větší ploše a s rizikem neproveditelnosti přestavby křižovatky Chodov. Vysoké náklady a rizika vyplývající z projednávání by technicky proveditelnou variantu téměř jistě změnila na prakticky neproveditelnou přesně v té podobě, jak byla navržena.



Obr. 24 Studie dopravní obsluhy JV segmentu Prahy, zpracoval Atelier DUK, 2004

► Jiné (teoretické) možnosti:

▷ Varianta DUK s připojením na D1 Exitem 4 – tím se vyřeší největší riziko varianty DUK (přestavba křižovatky Chodov). Přidání Exitu 4 by však přes Přírodní park Botič – Milíčov a minimálně pro Prahu – Křeslice nepřipustně napojoval obchvat Jižního Města přímo na D1 v trase JVK. Celkově jde o složitější řešení se podobným efektem jako Vestecká spojka a jako celek je varianta neproveditelná.

▷ Nový přivaděč Jesenice - komunikace přímo napojující D3 a II/603 z Jesenice na Exit 4 – nereálné z hlediska ÚP Jesenice

▷ Zkapacitnění trasy Vídeňská – Kunratická spojka – Na Jelenách - Exit 2 – úpravou parametrů trasy a jejích křižovatek by odpadla nutnost budování nové komunikace, rizikem je období jako u varianty Atelieru DUK enormního nárok na kapacitu křižovatky Chodov v blízkosti Jižního Města a ponechání průjezdné trasy Hrnčířů a Šeberovem (byť již méně potřebné) bez ochrany. Návrh neřeší připojení Průhonice a Komerční zóny Průhonice západ, pro ty by musel být vybudován východní obchvat Šeberova. Řešení by bylo ve výsledku dražší a obtížněji projednatelné než Vestecká spojka, pro Vestec by mělo výhody (žádný severní obchvat Vestce) i rizika (při přetěžování by byla alternativou trasa do zkapacitněné křižovatky Chodov přes Vestec.

5.3. Jaké budou důsledky v případě nerealizování Vestecké spojky v úseku mezi křižovatkou se silnicí II/603 a křižovatkou se silnicí III/0033?

Pokud by byl realizován úsek Vestecké spojky od silnice III/0033 po D1 splnila by taková komunikace dobře úkol převést dopravu ze silnic III/0033 na D1 bez průjezdu Hrnčířů a Šeberovem, zklidnila by se i ulice K Labeškám. Komunikace by napojila novou obytnou zónu na západě Průhonice a Komerční zónu Průhonice západ. Komunikace by měla obdobné parametry jako Vestecká spojka, její zatížení by bylo v úseku k výjezdu ke komerční zóně poloviční (cca 9 tis voz./24 hod.). Nevznikla by, ale možnost napojení Jižního Města na Pražský okruh pro cesty k západu a na Prahu 12 a opačně, tyto cesty by méně než z poloviny využily Pražský okruh a D1, většina by projížděla přes Jesenici a Vestec či Zdiměřice Hrnčířskou ulicí na novou komunikaci nebo po Vídeňské ulici na Kunratickou spojku (vzhledem k přetížené křižovatce by však i tyto cesty projížděly stále více Vestcem). Vestecká ulice by se stala nepřímo součástí této modifikované Vestecké spojky a intenzity dopravy na Vestecké by dosáhly 2 – 3 násobku dnešního stavu, tj. přibližně jako ulice K Šeberovu v Hrnčířích. Po připojení D3 by se situace ve Vestci dále zhoršila, Vestecká ulice by sloužila jako odlehčovací trasa silně přetížené Vídeňské. Zkrácená Vestecká spojka je pro Vestec výrazně horším řešením než ponechání dnešního stavu. Vestecká ulice vedená centrem obce by částečně plnila funkci přivaděče na D1 a později by plnila v omezené míře i funkci přivaděče z D3. Takové dopravní řešení je zcela nevhodné a nesystémové. Paradoxně by toto řešení vyhovovalo Hrnčířům pro nižší hlukové emise, ani pro Jesenici by neznamenal zásadní ohrožení. Obětí tohoto řešení by se stal výhradně Vestec. Obdobné účinky by měla i Vestecká spojka s nedokonalé vyřešenou křižovatkou s Vídeňskou (např. odložením výstavby mostu přes Vídeňskou).