

VESTECKÁ SPOJKA

Tato informační brožura zabývající se stavbou Vestecké spojky si klade za cíl seznámit širokou veřejnost s touto významnou dopravní stavbou s uvedením všech jejích kladů i záporů. Brožura čerpá z materiálů, které jsou k dispozici, z podkladů od projektantů, kteří navrhují stavbu Vestecké spojky, ze Studie z dopravního posouzení vlivu Vestecké spojky na obec Vestec, studií posuzujících vliv Vestecké spojky na životní prostředí a dalších materiálů.

Vestecká spojka a Exit 4

Vestecká spojka je součástí platného Územního plánu hl.m.Prahy z roku 1999 a součástí Územního plánu VÚC Pražský region z roku 2006 a zpracovávaných Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, kde je uvedena jako dvoupruhová silniční komunikace v úseku II/603 – odbočka k Západní komerční zóně Průhonice a čtyřpruhová mezi komerční zónou a dálnicí D1, kromě tří krátkých úseků je vedena po území Středočeského kraje. Na Vesteckou spojku navazuje stavba její mimoúrovňové křižovatky s dálnicí D1 na hranici Prahy, protože je umístěna na 4. km dálnice D1, nazývá se Exit 4, součástí stavby je i napojení plánované Západní komerční zóny Průhonice. Vestecká spojka a Exit 4 byly původně připravovány k realizaci ve shodě s oběma územními plány s předpokládaným investorem ŘSD ČR, dnes připravuje ŘSD ČR jen výstavbu mimoúrovňové křižovatky Exit 4, investorem Vestecké spojky je Středočeský kraj ve spolupráci s hl.m.Prahou. Vestecká spojka bude tvořit spojení mezi silnicí II/603 a dálnicí D1 a umožní odvést radiální dopravu směřující od Jesenice do Prahy z pražských ulic Vídeňská a K Šeberovu a K Labeškám na D1. Cílem výstavby spojky je také obsloužit jižní okraj Prahy, západní okraj Průhonic, Vestec a jižní část Jesenice, odkud je dostupnost do Prahy po přetížených silnicích omezená, přičemž vedení trasy Pražského okruhu 5 km od Prahy je pro jejich obsluhu málo vhodné.

Vestec - doprava a rozvoj území

Obce Vestec se rozkládá v prostoru mezi frekventovanými silnicemi II/603 – Vídeňskou a III/0031 – Hrnčířskou, kterými denně vjíždí do Prahy přes 30 tis. vozidel. V okolí Vestce probíhá extenzivní proces suburbanizace – výstavby rozsáhlých ploch nové rodinné a komerční zástavby. Počty obyvatel obcí se zvýšily dvakrát (Jesenice) až pětkrát (Vestec), další růst těchto obcí i obcí dále od Prahy se podle územních plánů dá očekávat. Přestože po vybudování Pražského okruhu a Vesteckého přivaděče část

cest do Prahy přešla na tyto nové trasy, je přes Vestec a Hrnčíře veden neúměrně vysoký počet cest automobily do Prahy.

Technické řešení

Vestecská spojka je navržena jako silnice II.třídy, která plní funkci městské sběrné komunikace v kategorii S 9,5/70 s územní rezervou ve výhledu po případ naplnění její kapacity na S 24,5/70. Jedná se tedy o dvoupruhovou, obousměrnou komunikaci s neomezeným přístupem. Vestecská spojka navazuje na stavbu EXIT 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice (ZKZP) ve stykové křižovatce dopravního připojení ZKZP. Končí napojením na Vestecský přivaděč v místě okružní křižovatky, která je umístěna na silnici II/603 (stará benešovská).

V km 0.846 kříží Vestecská spojka silnici č. III/0032, výšková přeložka této komunikace je navržena v kategorii S 7,5/50. V km 2.045 Vestecská spojka kříží silnici č. III/0033. V tomto místě je navržena okružní křižovatka o vnějším průměru 35 m. Součástí křižovatky jsou i tzv. bypasy pro rychlé odbočení ze silnice III/0033 na Vestecskou spojku. Dále se na své trase Vestecská spojka kříží s řadou místních a polních komunikací. Křížení jsou vždy mimoúrovňová.

Celková délka Vestecské spojky je 4574m.

Na Vestecké spojce jsou celkem 4 úrovňové i mimoúrovňové křižovatky s připojením.

- km - 0,130 – ÚK – styková na vjezdu do Západní komerční zóny Průhonice – mimo tuto stavbu
- km - 0,313 – ÚK – styková na vjezdu do Bytové zóny Průhonice – součást stavby VS
- km - 2,045 – ÚK – okružní na silnici III/0033 – součást stavby VS
- km - 4,293 MÚK – kosodélná s OK na silnici II/603 – součást stavby VS



Okružní křižovatka na silnici III/0033 – součást stavby VS

Na navrhované trase Vestecké spojky se nachází tyto mostní objekty:

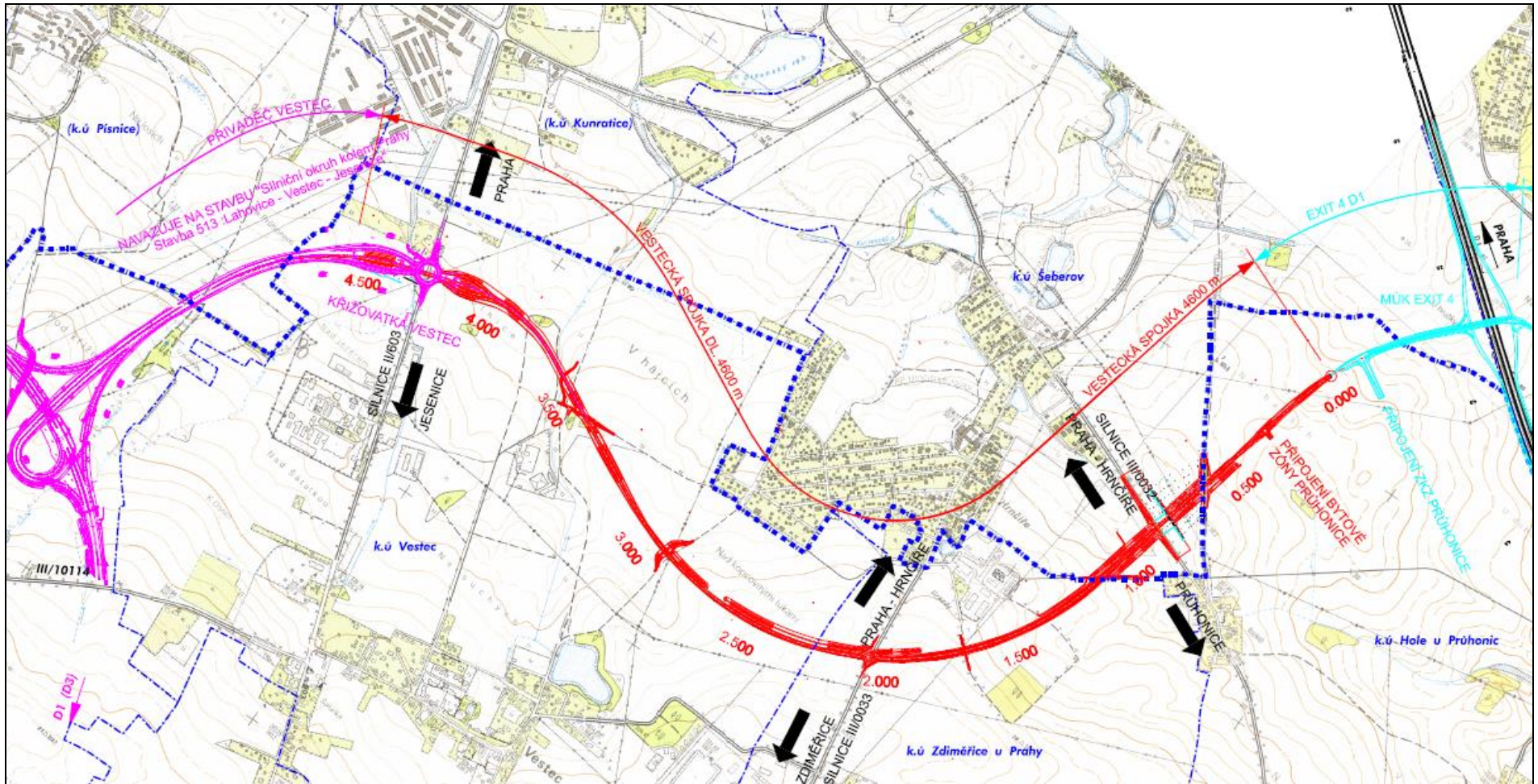
- km - 0.610 – polní cesta přes VS
- km - 0.816 – silnice III/0032, biokoridor a cyklostezka přes VS
- km - 1.116 – místní komunikace přes VS
- km - 1.692 – místní komunikace přes VS
- km - 2.906 – polní cesta přes VS
- km - 3.477 přes polní cestu
- km - 3.690 přes biokoridor a polní cestu
- km - 3.844 přes vodovod
- km - 4.010 přes vodovod
- km - 4,293 přes silnici II/603
- spojkou křížen navrhovaný biokoridor, který je překročen estakádou.
-

Příklady mostního objektu a estakády na trase Vestecké spojky

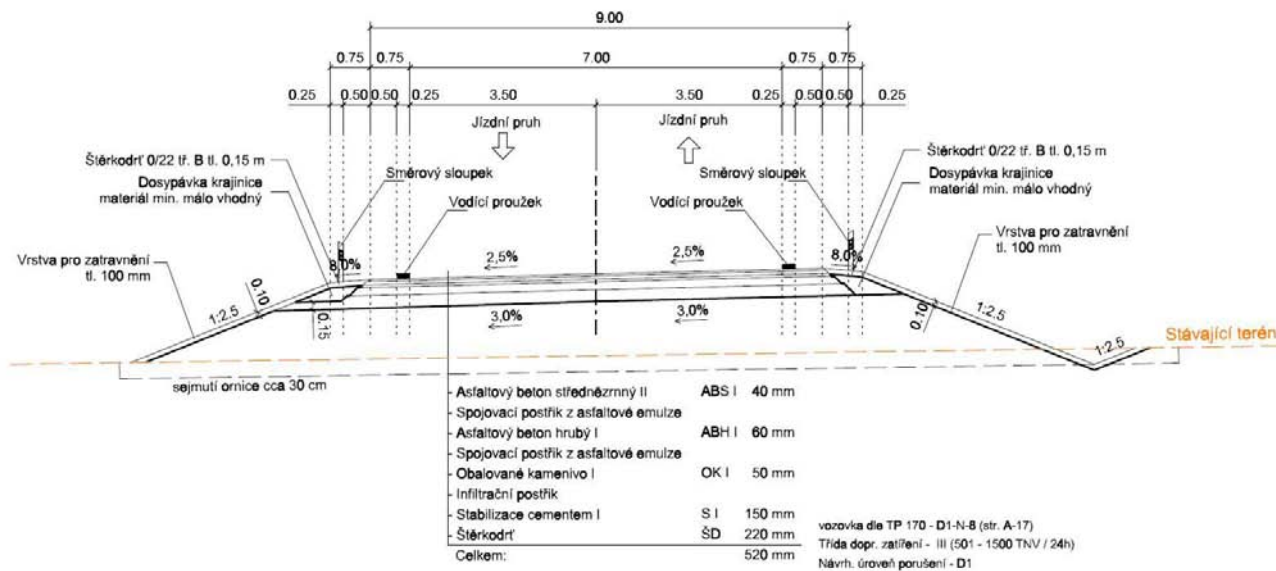


Protihlukovou ochranu budou tvořit převážně zemní valy, v malé míře pak protihlukové stěny. Valy byly zřízeny (a rozmístěny podél VS) na základě požadavku dotčených obcí a závěrů dokumentace EIA tak, aby v místech, kde je trasa v blízkosti obytné zástavby, minimalizovaly hlukovou zátěž. Maximální výška valu je 4 m. V km 2.650, kde Vestecká spojka kříží vodovodní řady DN 1200, bude na základě požadavku správce (PVK) protihlukový val přerušen a nahrazen protihlukovou stěnou. Stěna bude výšky 4 m a její délka je 90 m. Podobu valů ilustruje „ŘEZ 2 v km 1,000“.

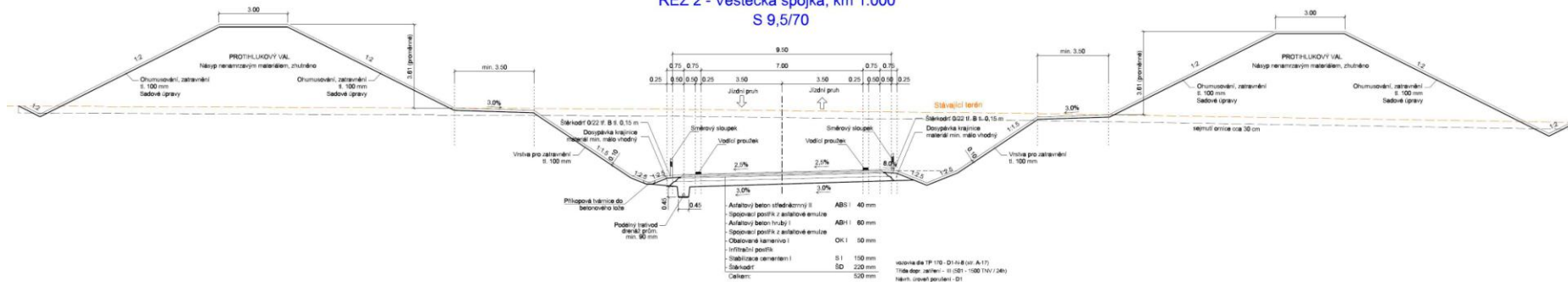
Přehledná situace Vestecká spojka



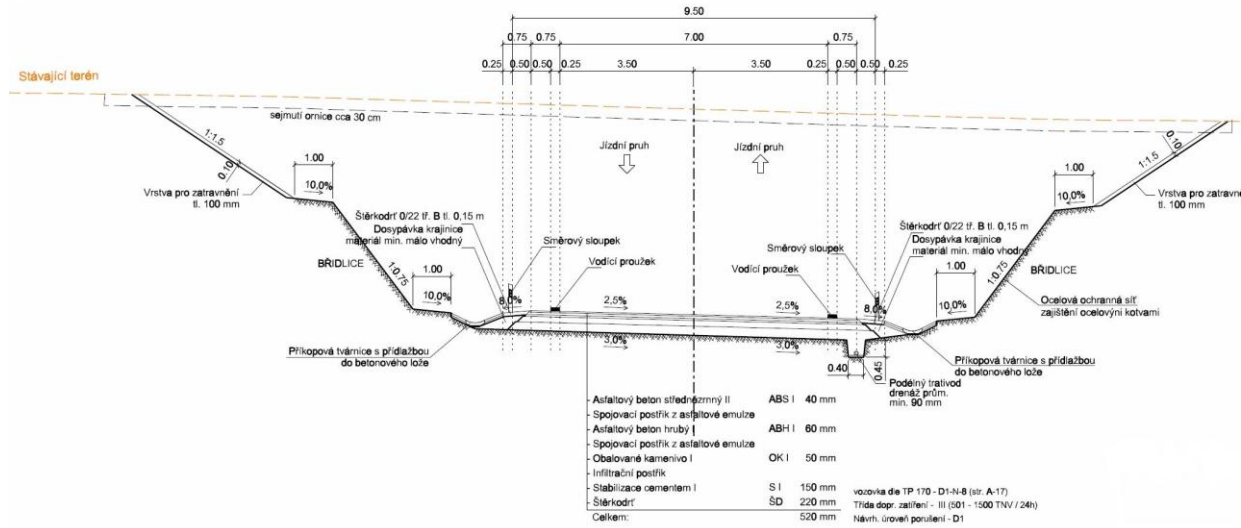
ŘEZ 1- Vestecká spojka, km 0.400 S 9,5/70



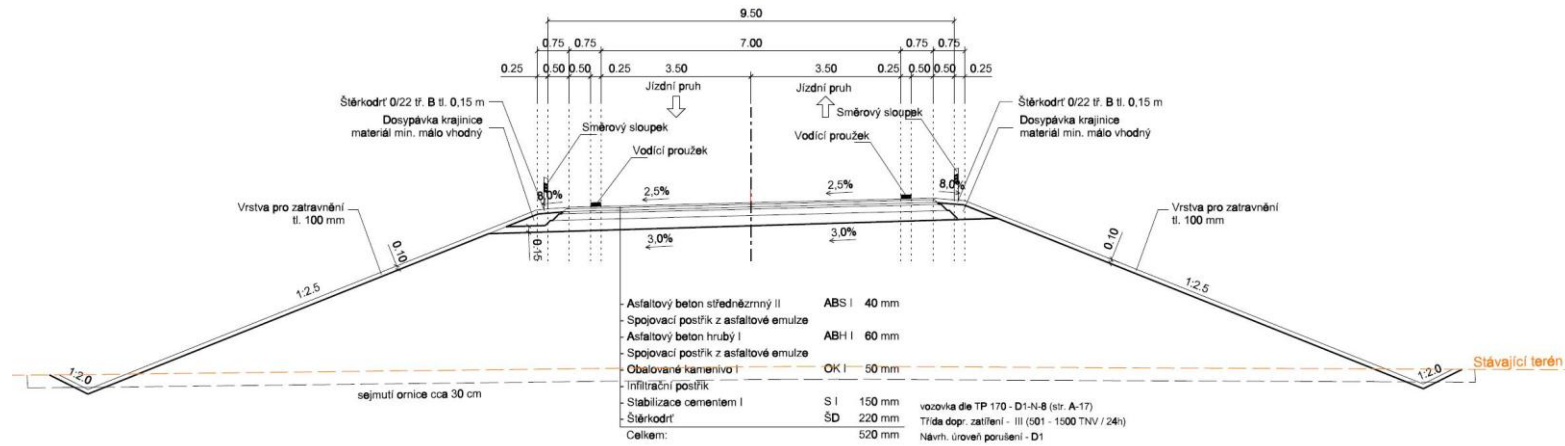
ŘEZ 2 - Vestecká spojka, km 1.000 S 9,5/70



ŘEZ 3 - Vestecká spojka, km 1.800 S 9,5/70



ŘEZ 4 - Vestecká spojka, km 3.540 S 9,5/70



Dopravní řešení

Vestecká spojka významně zlepší dopravní situaci v Hrnčičích a Šeberově oproti stavu bez ní a výrazně zlepší dostupnost centra Prahy po D1 z Vestce a Jesenice u Prahy. Nová silnice uzavřená pro vozidla nad 12 tun umožní rozvoj bytové a komerční výstavby na západním okraji Průhonic, odkud není vhodné spojení na dálnici D1. Vytvoří obchvat Vestce, Průhonic a Prahy – Šeberova. Ve Vestci se projeví mírným snížením zatížení ve Vestecké ulici, která bude moci být vyřazena ze silniční sítě a může být dále zklidněna. Pro Vestec bude mít Vestecká spojka význam především ve zlepšení dostupnosti Prahy, která je dnes omezená nutností projíždět přetíženými okružními křižovatkami. Zásadně se v oblasti kolem Vestce změní stav, kdy rozsáhlá oblast jižně od Prahy je přímo napojena na dálnici D1 jedinou kapacitně nevyhovující křižovatkou Chodov. Přímé napojení Vesteckého přivaděče na spojku zvýší počet vozidel, která objedou Jesenici a Vestec po Pražském okruhu. Vestecká spojka umožní provozovat rychlostní autobusovou linku k metru Opatov, a to již za několik let, oproti dosud vzdálenému projekčně neřešenému záměru na trasu pro tzv. MetroBus.

Nová kvalitní komunikace nebude mít jen přínosy pro své okolí. Hlukové limity v okolí komunikace budou splněny, v okrajových částech Vestce a Hrnčičů a v Rozkoši však ekvivalentní hladina hluku oproti dnešnímu stavu stoupne. Po Vestecké spojce nepojedou jen vozidla, která by bez ní projížděla Vestcem, Hrnčiči a Šeberovem, ale též vozidla, která by bez ní volila trasu po Pražském okruhu. Na Vesteckou spojku pojedou po Vídeňské a Hrnčičské, Vestecká spojka je proto ve Vestci neuvolní od dopravy, umožní však Vídeňskou postupně zklidňovat a dopravu vytlačovat na Pražský okruh. Odlehčenou Vídeňskou dále do centra využijí jiná vozidla pro cesty z Jižního Města po Vestecké spojce do Modřan. Propustnost okružní křižovatky II/603 x Kunratická spojka se nezlepší, bude však možné se jí vyhnout po Vestecké spojce. Po výhledovém připojení D3 přibude na Vestecké spojce cca 3,5 tis. voz. denně a na úseku mezi II/603 a Průhonicemi budou většinu dopravy na Vestecké spojce tvořit cesty převedené z Pražského okruhu a z D3. Celková intenzita dopravy však bude z pohledu vlivu na životní prostředí přijatelná a nadále bude plnit velmi dobře funkci ještě potřebnější ochrany Vestce, Hrnčičů a Šeberova. Bez Vestecké spojky by přetížení od D3 postihlo přímo ulice procházející centry obcí a městských částí.



Vestecká spojka v uliční síti jižního okraje Prahy

Intenzity dopravy

Pro přípravu staveb Vestecké spojky a křižovatky Exit 4 Technická správa komunikací hl.m.Prahy zpracovala a opakovaně aktualizovala dopravné inženýrské podklady.

Podle posledních provedených výpočtů se pro rok 2014 předpokládalo, že po Vestecké spojce projede v západní části kolem Vestce 13 tis. vozidel za den, v úseku Hrnčíře – Rozkoš 16,5 tis. vozidel za den, což je obdobné zatížení Kunratické spojky. Po Vídeňské přes Vestec se bez uklidňovacích opatření počítá nadále s cca 20 tis., pokles intenzity dopravy na Vestecké ulici se předpokládá cca 15 %.

Pokles intenzity dopravy ve Vestci vlivem Vestecké spojky není výrazný, vyšší účinek má na zklidnění průjezdu Hrnčíři a Šeberovem. Pro zklidnění stávajících silnic ve Vestci by bylo potřebné realizovat zklidňovací opatření ve Vestci. Právě dokončení Vestecké spojky realizaci takových opatření umožní.

Dopady na životní prostředí

Současně s DÚR byla zpracována dokumentace o hodnocení vlivu stavby na ŽP (EIA). Závěry dokumentace byly použity při zpracování této dokumentace.

Stavbou je překročena a částečně přeložena meliorační strouha, stavba zasahuje do meliorované oblasti. Meliorace budou upraveny tak, aby nebyla narušena jejich funkce.

Z důvodů obav o ovlivnění prameniště přírodní památky Hrnčířských luk bylo zpracováno hydrogeologické posouzení, které doporučilo některá opatření do DÚR a současně sledování podzemních vod podrobným hydrogeologickým průzkumem.

Stavba zasahuje do orné půdy, která je součástí ZPF a to jak na území hl.m. Prahy, tak i na území dotčených obcí. Kříží v cca km 0,8 biokoridor, který je součástí LPF. Tento biokoridor je v celé šíři převeden po mostní konstrukci. Stavba mostu si vyžádá pouze dočasný zábor během výstavby. V cca km 3,7 je Vesteckou spojkou křížen navrhovaný biokoridor, který je překročen estakádou.

Vzhledem k předpokládanému novému zatížení hlukem a exhalacemi byly zpracovány akustická studie a rozptylová studie, které byly převzaty přímo z dokumentace EIA, s předpokladem určení největšího zdroje hluku a exhalací a stanovení podmínek pro stavbu. Přesto, že ve hlukové studii nebylo zjištěno překročení limitů hluku na hranicích zástavby, byly podle návrhu dokumentace EIA navrženy protihlukové valy a protihlukové stěny.

Pro potřeby stavby je nutné odstranit dřeviny na trase Vestecké spojky.

Projekt bude respektovat podmínky stanovené orgány ŽP, bude minimalizovat rozsah záboru ZPF. Projekt navrhuje opatření na ochranu prameniště přírodní památky Hrnčířských luk. Projekt navrhuje zvýšenou ochranu proti hluku a exhalacím pomocí protihlukových valů a stěn.

Vliv Vestecké spojky na kvalitu ovzduší lze shrnout do následujících závěrů:

- vliv Vestecké spojky na kvalitu ovzduší ve fázi výstavby nelze hodnotit výpočtem imisní zátěže, neboť v současném stavu projekční přípravy nejsou k dispozici požadované údaje a emise z této fáze výstavby nelze exaktně přesně kvantifikovat. Vliv výstavby VS na okolí bude mít pouze dočasný charakter a bude se jednat o vliv střednědobý nebo krátkodobý
- provoz na Vestecké spojnici nebude pro své okolí příčinou překračování závazných imisních limitů u sledovaných znečišťujících látek, tj. u NO₂, PM10 a benzenu a v oblastech se současnými vyššími hodnotami IHK pro NO₂ a PM₁₀ nepovede k významnému zhoršení stávající situace.

Dokumentace EIA pro Vesteckou spojnku a Exit 4 byla MŽP opakovaně vrácena. Nyní se zpracovává dokumentace pro Exit 4 s plánem ji projednat ještě v tomto roce.

Příprava staveb

Stavba mimoúrovňové křižovatky Exit 4 má zpracovanou dokumentaci pro územní rozhodnutí a dokumentaci o vlivech na životní prostředí. Investorem je Ředitelství silnic a dálnic. Dokumentace EIA pro Exit 4 byla MŽP opakovaně vrácena. Nyní se dokončuje nová dokumentace pro Exit 4 s plánem ji projednat ještě v tomto roce a následně získat územní rozhodnutí. Stavba může být připravena k výstavbě od roku 2013, její realizace bude záviset na disponibilních finančních prostředcích.

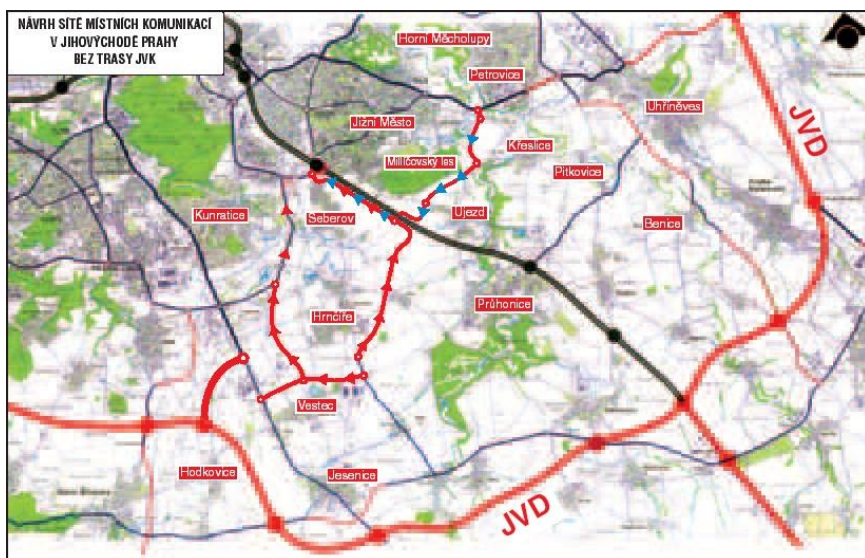
Stavba Vestecké spojky má zpracovanou dokumentaci pro územní rozhodnutí a dokumentaci o vlivu na životní prostředí. Investorem je Středočeský kraj. Dokumentace EIA pro Vesteckou spojnku byla MŽP vrácena již počtvrté a znovu se přepracovává. Středočeský kraj zařadil Vesteckou spojnku do Zásad územního rozvoje. Bližší informace o možných termínech realizace nejsou v současné době známy.

Objevily se i náměty na částečnou či etapovou realizaci Vestecké spojky, tj. jen úseku mezi Hrnčířskou a D1 – takové řešení by bylo velkým ohrožením pro Vestec, neboť funkci chybějící části Vestecké spojky by plnila Vestecká ulice.

Alternativy k Vestecké spojce

- 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 a na ulici 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 Atelieru 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. Nová komunikace by nijak nezlepšila dostupnost Prahy z okolí Vestce.
- Studii dopravní obsluhy JV segmentu Prahy, zpracoval Atelier DUK, 2004 (Ing. Preininger). Místo Exitu 4 je navržena rekonstrukce křižovatky Exit 2. 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. 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 Videňská 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 Ateliero DUK lze považovat za kvalitní dopravní řešení s výjimkou přílišné blízkosti obchvatu Vestce k obci a zbytečné paralelní komunikace k odlehčené šestipruhovové D1, což vyvolá možná neproveditelnou přestavbu křižovatky Chodov. Právě tyto výhrady dělají z konceptu jednoznačně horší řešení než je Vestecká spojka.



Studie dopravní obsluhy JV segmentu Prahy, zpracoval Atelier DUK, 2004 (Pozn. modrými šipkami je vyznačen objezd Jižního města)

Závěrečné shrnutí

Vestecká spojka ve spojení s křižovatkou Exit 4 umožní napojit na dálnici D1 Západní komerční zónu Průhonice, obytnou zónu Průhonice, převést mimo obytné oblasti na okraji Prahy cesty z Průhonic a Jesenice a poskytnout nové spojení na D1 od silnice II/603 – Vídeňské a Vesteckého přivaděče. Zvýší též využití Pražského okruhu o cesty z oblasti Jižního města na západ.

Vestecká spojka je navržena jako dvoupruhová komunikace mezi silnicí II/603 a Komerční zónou Průhonice západ uzavřená pro vozidla nad 12 tun, její napojení na novou křižovatku Exit 4 na D1 budou čtyřpruhové.

Pro Vestec přinese Vestecká spojka zásadní zlepšením dostupnosti Prahy z Vestce bez potřeby zajíždět si přes Jesenici a Pražský okruh. Nelepší se však dostupnost po Vídeňské, která bude naopak přetížena cestami z Jižního Města po Vestecké spojnici do Prahy 12

Vestecká spojka nezpůsobí po svém zprovoznění překračování hlukových a imisních limitů. Na přilehlých okrajích Vestce, Hrnčířů a Rozkoše dnes nezatížených hlukem hladina hluku vzroste, jsou navrženy protihlukové valy k minimalizaci tohoto vlivu.

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
- Mírné snížení intenzit 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
- Umožní realizovat zklidňovací opatření na Vestecké a Vídeňské ve Vestci

Negativní vlivy Vestecké spojky na Vestec a okolí:

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

- Napojením Jižního Města na Pražský okruh pro cesty na západ města povedou po Vestecké spojce i vnitroměstské cesty

Vestecká spojka je silniční stavba doplňující silniční území Středočeského kraje navazující na jižní okraj Prahy, která dnes již nevyhovuje potřebám dopravy a nenavazuje vhodně na žádnou kapacitní radiální trasu dále do Prahy. Nová silnice společně s novou dálniční křižovatkou Exit 4 zlepší dostupnost hlavních uliční sítě Prahy z oblasti mezi Pražským okruhem a Jižním Městem, bez ní by nebyl možný rozvoj západního okraje Průhonice. Umožní také zklidnění Vestecké ulice ve Vestci a ulic K Hrnčířům a K Šeberovu v Praze – Šeberově. Vestecká spojka však nemůže sama citelně zklidnit Vídeňskou ani Hrnčířskou ve Vestci. Svou paralelní trasou s Pražským okruhem umožní kratší jízdu také těm, kteří si dnes zajedou kvůli plynulé jízdě po Pražském okruhu na D1 a povedou proto po ní též cesty, které by jinak vedly po okruhu. Vesteckou spojku bude v souvislosti s omezením provozu těžké nákladní dopravy na Jižní spojnici silnici nutné uzavřít pro těžkou nákladní dopravu. Vestecká spojka, byť vedena v trase rezervované dříve pro okruh kolem Prahy, nebude plnit funkci zkratky z okruhu na dálnici ani po ní nebude do dokončení D3 vedena dálková tranzitní doprava a nemůže na ni navázat kapacitní silnice od D1 dále na severovýchod. Bude-li napojena u Zlatníků na Pražský okruh dálnice D3, stane se Vestecká spojka jednou z možností dalšího pokračování směrem do centra města a přispěje tak ke snížení negativního vlivu z dálnice D3 na oblast Vestce.

Jako každá nová stavba má Vestecká spojka kladné i záporné vlivy na své okolí, jejich vnímání může být různé podle priorit hodnotitele. Faktem je, že oblast na jih od Prahy, která byla uchráněna vedením Pražského okruhu v trase JVK, postrádá dnes dostatečné uliční napojení na Prahu. Vestecká spojka je možným řešením, žádné lepší řešení není v kontextu dnešních územních plánů možné navrhnout. Je rychlým řešením i pro expresní autobusovou dopravu časově bližším než trasa pro MetroBus k metru v Písnici. Dvoupruhová komunikace bude zatížena dostatečně na to, aby byla ekonomicky efektivní a dostatečně málo na to, aby byla přijatelná z hlediska negativních vlivů na životní prostředí, bude mít umírněné pozitivní a přijatelné negativní vlivy na své okolí.