

SP15



ČESKÁ REPUBLIKA
MINISTERSTVO DOPRAVY
Ing. Milan Šimonovský
ministr

V Praze 11. července 2003

Č. j.: 391/2003-O120-RS/2

Vážený pane ministře,

k Vašemu dopisu ze dne 14. července 2003, kterým jste se na mne obrátil se žádostí o informace týkající se Silničního okruhu kolem hl.m. Prahy, sděluji:

Silniční okruh kolem hl.m. Prahy je situován z větší části na území hl.m. Prahy a zčásti na území Středočeského kraje. Od jeho vzniku zabezpečuje jeho územní stabilizaci Hlavní město Praha. Poloha okruhu na území hl.m. Prahy je zakotvena v územním plánu hl.m. Prahy, schváleném Zastupitelstvem hl.m. Prahy dne 9. září 1999. Navazující části okruhu, situované na území Středočeského kraje, jsou územně chráněny a byly přejaty do konceptu územního plánu Velkého územního celku Pražského regionu. Hlavní dopravní funkce silničního okruhu spočívá v zachycení dopravy radiálně směřující do Prahy a rozvedení této dopravy do jednotlivých částí Prahy. Obdobným způsobem bude sloužit i pro rozvádění vnitroměstské dopravy, aby tato nemusela být vedena centrálními oblastmi. Protože význam Silničního okruhu kolem hl.m. Prahy je z dopravního hlediska daleko širší, usnesením vlády ČR č. 631/1993 byl silniční okruh zařazen mezi stavby, jejichž realizaci zabezpečí stát.

Co se týká severozápadní části Silničního okruhu kolem hl.m. Prahy je v územním plánu hl.m. Prahy, schváleném Zastupitelstvem hl.m. Prahy i Radou hl.m. Prahy, zakotvena varianta J. Při posuzování vlivu stavby Ruzyně – Březiněves na životní prostředí podle zákona č. 244/1992 Sb. byly prověřeny i další varianty vyžádané Ministerstvem životního prostředí ČR, které však nejsou v souladu s územním plánem hl.m. Prahy. V současné době již proběhl celý proces schvalování dokumentace EIA a bylo vydáno stanovisko MŽP ČR, které stanovilo jako výhodnější variantu Ss a variantu J připustilo pouze v případě, že variantu Ss vyloučí územní plán VÚC Pražského regionu.

Z výsledku projednávání konceptu územního plánu VÚC Pražského regionu vyplynulo, že varianta J je v souladu se závaznou částí schválených územních plánů dotčených obcí – Prahy a Horoměřic a je zařazena mezi plochy pro veřejně prospěšné stavby. Varianta Ss není v žádném z územních plánů nejméně osmi dotčených obcí, všechny tyto středočeské obce s variantou Ss nesouhlasí. Středočeský Krajský úřad, jako pořizovatel, v současné době sestavuje souborné

stanovisko a vede jednání s cílem odstranit rozporná stanoviska. K variantě Ss se rovněž negativně vyjádřily Ústav jaderného výzkumu v Řeži a Státní úřad pro jadernou bezpečnost. Negativním důsledkem prosazování varianty Ss včetně změny územního plánu hl.m. Prahy by bylo opoždění zprovoznění severozápadního segmentu Silničního okruhu kolem hl.m. Prahy řádově o několik let a tedy prodloužení kritického stavu dopravy ve městě se všemi důsledky dopadů na životní prostředí a množství nehod.

Náklady jednotlivých variant byly vyčísleny na základě „Studie variant“, sloužící jako podklad pro vypracování dokumentace EIA na úrovni ukazatelů dle porovnatelných staveb v rozsahu definovaném požadavkem Ministerstva životního prostředí ČR a vychází v mírný neprospěch pro variantu J: varianta J - 8,925 mld. Kč, varianta Ss - 8,655 mld. Kč.

Po zohlednění orientačních nákladů nezbytných souvisejících staveb, které nebyly součástí variant posuzovaných podle požadavku MŽP ČR a vyplývajících z návrhu územního plánu VÚC Pražského regionu (m.j. silniční přivaděč včetně protihlukových opatření, nízkovodní most přes Vltavu, navazující tunel do Bohnic, přeložka trati ČD a další), byl konstatován jejich výrazný nárůst v neprospěch varianty Ss – 11,2 mld. Kč, varianta J zůstává beze změny - 8,925 mld. Kč. Všechny tyto propočty jsou orientačního charakteru, neboť vycházely z dokumentace EIA.

Varianta J byla podrobena ekonomické analýze, jejímž hlavním ekonomickým kritériem je ekonomická vnitřní výnosnost EIRR. Hodnota EIRR (vnitřní výnosnost projektu) je 29% (výpočet proveden pro zahájení staveb v roce 2002 a uvedení do provozu v roce 2005). Dopravní modely prokázaly, že Silniční okruh kolem hl.m. Prahy ve vzdálenější poloze má jen zanedbatelný přínos k řešení dopravních problémů města.

V současné době je příprava stavby financována ze Státního fondu dopravní infrastruktury a pro její realizaci se uvažuje s využitím kohezních fondů.

S pozdravem



Vážený pan
Mgr. Bohuslav Sobotka
ministr financí
P R A H A