



ČESKÁ REPUBLIKA  
MINISTERSTVO DOPRAVY  
Ing. Jiří Kubínek  
náměstek ministra

V Praze 1. září 2005  
Č. j.: 494/2005-120-RS/2

Vážený pane starosto,

k Vašemu dopisu ze dne 23.8.2005, kterým jste se obrátil na pana ministra ve věci přípravy výstavby Silničního okruhu kolem hl.m. Prahy v severozápadním sektoru, Vám z jeho pověření sděluji:

Odhady nákladů na stavby 518 a 519, prošly v průběhu přípravy od roku 1998 do současnosti vývojem, dokumentujícím jak aktuální stav rozpracovanosti, tak potřeby, pro které byly na té či oné úrovni zpracovávány, přičemž se jednalo o původní ekonomické rozvahy, které vycházely na úrovni vyhledávacích studií z vybraných ukazatelů a sloužily pro prosté porovnání variant mezi sebou, nikoliv k určení konkrétních nákladů stavby (pro které chyběly podklady) a byly tedy nižší. Zde je třeba též podotknout, že na této úrovni byla v první fázi porovnávána kompletní varianta J (vč. přivaděče Rybářka) s variantou Ss v podobě nezahrnující návaznosti na stávající i výhledovou dopravní síť, což samozřejmě ještě více zkreslovalo používané údaje.

Pro porovnání variant J a Ss (včetně přivaděče, nízkovodního mostu a tunelu do Bohnic, tj. investic, bez kterých by varianta Ss nebyla reálná) byl vypracován kontrolní propočet nákladů (SUDOP Praha a.s.), který vycházel z vyhledávacích studií a zohledňoval již všechny stavební objekty a provozní soubory. Cena varianty J byla vypočtena na 13 364 mil. Kč, cena varianty Ss pak dosahovala 18 323 mil. Kč.

Na úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí byly zhotoviteli Pragoprojekt a.s. a PUDIS a.s. v roce 2004 stanoveny stavební náklady varianty J na 14 742 mil. Kč, bez DPH.

Pokud se jedná o odvolávky na expertní posudek Prof. Ing. F. Lehovce, CSc. (jehož vypracování iniciovalo samo ŘSD ČR) lze konstatovat, že se jedná o účelově vybrané pasáže, k nimž sám autor expertního posudku zaujal stanovisko, jehož kopii Vám přikládám.

Doporučovaná Studie bezpečnosti a analýza rizik je samozřejmě zpracovávána a v současné době je před dokončením, přičemž, jak je již patrné z porad v rozpracovanosti, nevyplývají z ní doporučení, která by zásadně měnila koncepci navrženého technického řešení.

S pozdravem

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Mik' or similar, written in a cursive style.

Příloha dle textu

Vážený pan  
Václav Čížek  
starosta MČ Praha Suchdol  
Internacionální 734  
165 00 Praha - Suchdol



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE  
Fakulta stavební

*ky Kupka*

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR  
Čerčanská 2023/12, Praha 4  
Došlo: 24-05-2005  
17646  
Č.j.: ..... Příl.: .....

*21013*

KATEDRA SILNIČNÍCH STAVEB

Thákurova 7, 166 29 Praha 6 - Dejvice  
Telefon: 24311085  
FAX: 24311085

Ředitelství silnic a dálnic ČR  
Na Pankráci 56  
145 05 Praha 4

V Praze dne 19. 5. 2005

Č. j.:

Ředitelství silnic a dálnic ČR  
Na Pankráci 56, Praha 4  
Došlo: 25-05-2005  
Č.j.: 6304/21 Příl.: .....

Věc: Příprava staveb 518 a 519 SOKP

Na základě žádosti ŘSD ČR obsažené v dopise Ing. Miroslava Kupky ze dne 19. 4. 2005, zpracovatelé expertního posudku na předmětné stavby vyjadřují stanovisko k těmto předaným materiálům:

- Dopis starosty MČ Praha – Suchdol (z 30.3.2005)
- Press release MČ Praha – Suchdol (z 12.4.2005)
- Vyjádření k problému analýzy rizik projektu SOKP v úseku Ruzyně – Březiněves (10.4.2005, zpracované Prof. Ing. M. Tichým, DrSc.)

Připomínky obsažené v uvedených dokumentech je možné shrnout do následujících problémových okruhů.

• **Provozní a uživatelská náročnost řešení**

Významným určujícím prvkem posuzovaného úseku trasy SOKP je koncepce přemostění vltavského údolí patrovým mostem. Navržené uspořádání je výsledkem hodnocení veřejné architektonicko-konstrukční soutěže. Při posuzování soutěžních návrhů hodnotící komise nesporně posuzovala i další hlediska (ekologická, estetická), která nemusí být shodná s hledisky provozními. Technické řešení (i při členitosti terénu) je však zvládnutelné, jak dokládá zpracovaná dokumentace a provozní způsobilost může být dále precizována na základě výsledků požadované analýzy bezpečnosti.

• **Příčný profil v tunelu Suchdol a Rybářka**

Doporučení obsažené v expertním posudku navrhuje posouzení alternativního řešení spočívajícího ve sjednocení šířky jízdního pásu na mostu přes Vltavu s šířkou jízdního pásu v tunelu Suchdol. Most přes Vltavu je navržen se třemi jízdními pruhy a jedním přídatným pruhem v celé délce mostu pro odbočování, připojování a odstavení vozidel. Tunel Suchdol je navržen rovněž se třemi jízdními pruhy, které jsou doplněny v křižovatkových úsecích o připojovací a odbočovací pruhy. Doporučená úprava tunelu (průběžný přídatný pruh) se týká jen části tunelové roury (v místech, kde neexistuje připojovací resp. odbočovací pruh) a současně toto řešení nahrazuje nutnost realizace nouzových zálivů. Úprava příčného profilu

v žádném případě nemůže významně zvýšit rozsah stavebních nákladů na hloubený tunel, resp. navazujících objektů.

Upozornění na kapacitní omezení dvoupruhového tunelu Rybářka (20 000 voz./den) je nutno posuzovat v návaznosti na časový harmonogram výstavby městského okruhu v úseku Strahovský tunel – Pelc Tyrolka. Na základě dopravních analýz provedených v ÚDI Praha, je výhledová intenzita v tunelu Rybářka nižší než uvedená kapacita. Při současném dokončení MO (nebo v předstihu) nevzniká potřeba rozšiřovat příčný profil tunelu Rybářka.

- **Poloha vedení SOKP**

V dokumentaci pro územní rozhodnutí navržený koridor trasy optimálně splňuje základní požadavky na dopravní funkci silničního okruhu. V této trase činí podíl vnitroměstské dopravy 30%, podíl vnější dopravy (cílové a zdrojové) představuje 50% a podíl tranzitní dopravy je 20%. Prodloužení trasy a posunutí SOKP severním směrem znamená výrazné snížení objemu vnitroměstských i vnějších dopravních vztahů v této poloze okruhu a jejich realizaci na kapacitně omezených komunikacích města, především městského okruhu v severozápadním segmentu.

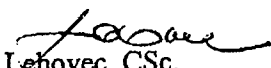
Významné porovnání trasy v poloze podle DUR a severní varianty vedení je obsaženo v dokumentaci „Ekonomické hodnocení stavby 518 a 519 SOKP“, které zpracovala spol. Babič (prosinec 2004). Hodnocení je zpracováno podle platné metodiky HDM-4 a výsledkem jsou výrazně příznivější ekonomické ukazatele jižní varianty vedení SOKP (vnitřní výnosové procento EIRR i současná čistá hodnota NVP).

- **Hodnocení bezpečnostních rizik**

Závěry expertního posudku doporučují zpracování analýzy bezpečnostních rizik pro úsek okruhu, v němž těsně navazují tunelové a mostní objekty. Metody hodnocení rizik uvedené ve vyjádření Prof. Ing. M. Tichého, DrSc. mohou být využity zpracovatelem navrhované studie analýzy rizik, a to ve shodě s doporučeními uvedenými v expertním posudku v kapitole „Dopravní a řídicí systém“.

- **Závěr**

Pro realizaci silničního okruhu v exponovaném území není možné předložit ideální řešení. Při rozhodování musí být vzata v úvahu různá hlediska, která jsou často protichůdná (dopravní funkce, ekologické dopady, estetické působení, investiční náklady). Navržené vedení je technicky řešitelné a plní optimální dopravní funkci jako součást dopravního systému hl.m.Prahy.

  
Prof. Ing. F. Leňovec, CSc.  
ved. kol. zpracovatelů