



Naše značka: 3 891/21/05-21013

Vyřizuje: Ing.Kupka

Telefon: 284 009 295

Dne: 13. dubna 2005

Občanské sdružení

Nad Drahaňským údolím

Zaječická 836

184 00 Praha 8

**Věc: Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně – Suchdol – Březiněves,
stanovisko k vyjádření OS Nad Drahaňským údolím**

Po prostudování Vašeho vyjádření k problematice severozápadního segmentu Silničního okruhu kolem Prahy, jež bylo zasláno radnímu hl. m. Prahy Radovanu Šteinerovi Ředitelství silnic a dálnic ČR sděluje:

- charakter a plánované využití Silničního okruhu kolem Prahy jsou dlouhodobě definovány schváleným Územním plánem hl. m. Prahy, stejně jako mezinárodními dohodami. Od očekávaného zatížení místní i tranzitní dopravou (i s jejím očekávaným nárůstem, který je ve Vašem dopise uváděn níže) je pak odvozeno i šířkové uspořádání, které bude dostatečným garantem plynulosti dopravy, aby nedocházelo k zácpám a nárůstu rizika dopravních nehod. Tvrzení, o vedení tranzitní dopravy skrz hustě obydlené části Prahy je poněkud nepřesné; umístění staveb 518 a 519 není definováno pouze aktuálně schválenou ÚPD, ale již desítky let ochraňovanou územní rezervou (je patrná i ze zmenšených „Přehledných situací“ obou staveb, jež jsou přílohou tohoto dopisu). Silniční okruh prochází v dostatečné vzdálenosti od obydlených lokalit; tato skutečnost byla plnohodnotně prokázána dokumentací EIA a nebyla zpochybněna ani Stanoviskem MŽP. Výjimkou není ani prostor Suchdola, kde je situace řešena vedením komunikací v exponovaných částech v tunelu (což by nakonec platilo i pro variantu Ss, která předpokládá vedení dálničního přivaděče ve stopě ul. Kamýcké). Pro Vaši informaci dále uvádíme, že veškeré výpočty a modely, které byly prováděny, prokázaly, že jsou respektovány jak standardy ČR, tak i standardy (často mírnější) EU na ochranu životního prostředí. Navíc je třeba podotknout, že uváděné údaje o počtu obyvatel obcí a městských částí, podobné údajům uváděným na webových stránkách, jsou údaji celkovými,

- příčemž značná část obyvatel se nachází vůbec za horizontem vlivu budoucí dopravy na SOKP; ostatně tato problematika byla již dříve zmapována odsouhlasenou dokumentací EIA
- Ředitelství silnic a dálnic ČR bere s potěšením na vědomí Vaše upozornění na neutěšenou situaci Jižní spojky i Barrandovského mostu (do stejné kategorie patří i Severojižní magistrála, ul. Argentinská a další); jedná se o klasický případ, kdy obstrukce a zdržovací taktika skupin vedených lokálními a sobeckými zájmy způsobily zdržení tolik potřebné kapacitní komunikace a dalšího přemostění Vltavy
 - Když Ministerstvo životního prostředí v roce 1999 nařídilo přerušení procesu EIA a její doplnění o čtyři další varianty, byl podkladem pro následné zpracování schematický náčrt, jímž MŽP shrnulo podněty iniciativ občanů k jiným možným variantám vedení SOKP. Tento náčrt se stal základem pro vyhledávací studii, jíž pak využívala rozšířená dokumentace EIA. Schéma variant opět pro Vaši informaci přikládáme. Studie zohlednila klíčové body a uvedla je do souladu s požadovanými parametry trasy; již v rozpracovanosti dokumentace EIA dospěl zpracovatel k závěru, že kromě variant J a Ss jsou ostatní možnosti z různých důvodů nepřijatelné, a tato skutečnost nebyla zpochybňována ani ze strany MŽP, ani zpracovatele posudku. Teprve po dokončení dokumentace EIA byl osloven Státní úřad pro jadernou bezpečnost a ÚJV Řež (v seznamu oslovených orgánů a institucí původně nefigurovaly, nikoliv z viny ŘSD ČR, které seznam nesestavovalo) a tyto instituce vydaly stanoviska která rovněž přikládáme a která znamenají zásadní zlom v přístupu k variantě Ss. Protože – má-li být respektována zásada vedení trasy severně od obce Řež, což je principem vedení varianty Ss – je trasa vedena buď přímo přes ochranné pásmo jaderného reaktoru (nejedná se tedy o pouhé protínání ochranných pásem), nebo, po vychýlení severněji, se dostává fyzicky do prostoru NPR Větrušické rokle, což činí problém stejně neprůchodným, neboť se jedná o území, které je z hlediska ekologické stability a biodiverzity hodnoceno jako K1 – území zakázané. Situace je též přílohou. Z výše uvedených důvodů považuje Ředitelství silnic a dálnic ČR další sledování a propracovávání trasy Ss včetně souvisejících průzkumů za nezdůvodnitelné plýtvání již nyní omezenými prostředky, a to i s přihlédnutím k faktu, že neexistuje platná ÚPD VÚC. Současně připomínáme, že ŘSD ČR jako silniční investorská organizace není a ani nemůže být pořizovatelem územně-plánovací dokumentace.
 - K problematice nákladů sdělujeme, že
 - původní ekonomické rozvahy vycházely na úrovni vyhledávacích studií z vybraných ukazatelů a sloužily pro prosté porovnání variant mezi sebou, nikoliv k určení konkrétních nákladů stavby a byly tedy nižší

- už konkrétně pro porovnání variant J a Ss (včetně přivaděče, nízkovodního mostu a tunelu do Bohnic) 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. stanoveny stavební náklady varianty J na 14 742 mil. Kč.

Jakékoliv jiné odhady nákladů, které se v této souvislosti objevují, nemají zdroj v informacích podávaných ŘSD ČR. U částky 22 500 mil. Kč je možná chybná interpretace, protože toto je zhruba odhad nákladů stanovených modelem HDM-4 které jsou hranicí přijatelnosti varianty J

- k vlastní délce výstavby pak uvádíme, že tato je odvozena od klíčových objektů, přičemž u obou variant je tímto klíčovým objektem přemostění Vltavy; je přitom třeba konstatovat, že mostní objekt u Řeže je s ohledem na konfiguraci terénu delší.

Ředitelství silnic a dálnic ČR doufá, že se výše uvedenými fakty podařilo alespoň částečně rozptýlit obavy, které vedly ke vzniku Vašeho sdružení, a které jsou z velké části způsobeny neuváženou a často zkreslenou argumentací odpůrců Silničního okruhu v podobě definované schváleným Územním plánem hl. m. Prahy.

S pozdravem



Ing. Petr Laušman

generální ředitel

Přílohy: dle textu

Na vědomí: Magistrát hl.m. Prahy, pan radní Radovan Šteiner, Mariánské nám. 2/2, 110 00 Praha 1