

Tisková zpráva k problematice severozápadního segmentu SOKP, úsek Ruzyně – Březiněves, stavby 518 a 519

Záměr vybudování vnějšího pražského silničního okruhu je jistě správný. Proč je však jeho příprava a realizace tak neobyčejně zdouhavá, komplikovaná a v některých úsecích vysoce kontroverzní? Řešení musí, obecně řečeno, optimálně splňovat požadavky dopravní, bezpečnostní, urbanistické, ekologické a v neposlední řadě požadavky na investiční a trvalé provozní náklady.

Návrh jižní varianty „J“ severozápadní části pražského okruhu (SOKP - stavby 518 a 519, trasa přes Suchdol) byl do územního plánu hl. města Prahy zahrnut v r. 1999 a je bohužel příkladem uvažovaného krajně problematického, ve všech relevantních aspektech nevhodného a vývojem překonaného projektu motivovaného především lobbistickými zájmy. Je nutné vědět, že ve své době byl SOKP připravován jako příměstský silniční okruh. V současnosti je však dle mezinárodních závazků ČR jako člena Evropské unie součástí transevropské silniční sítě TEN-T a tím i jedním z klíčových dopravních uzlů Evropy s rozhodující funkcí pro tranzit s úplně jinými parametry než v době svého projednávání a schvalování v pražském zastupitelstvu. Jižní trasa „J“ by přitom vedla zastavěným územím hlavního města (Přední Kopanina, Nebušice, Lysolaje, Suchdol, Sedlec, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Březiněves a Ďáblice). V důsledku mimořádné technické náročnosti (přes 3 km tunelů, 3 velké mosty, nutnost dvoupatrového vedení čtyřproudových komunikací) je tato trasa nejen výrazně drahá, ale je také dopravně nevhodná a nebezpečná. Dochází na ní, v tunelech a v dvouúrovňovém uspořádání, k mísení masivní tranzitní a vnitroměstské individuální dopravy (celkem cca 100 tisíc vozidel denně, z toho ¼ těžké tranzitní vozy vč. vozů s nebezpečnými náklady). *(Pozn. takové špatné řešení již v Praze nyní máme, byť pouze na povrchu a v jedné úrovni, v trase kapacitní komunikace přes Barrandovský most a Jižní spojku, která z těchto důvodů nevyhovuje a proto je realizována samostatná trasa tranzitních okruhu dále od centra.)*

Zrovna tak je důležitou skutečností, že z hlediska ekologického (EIA) byla z dlouhodobého pohledu jednoznačně doporučena trasa severní „Ss“, jižní trasa „J“ byla označena jako krajní řešení.

Je nutné také připomenout, že Nejvyšší správní soud zrušil 30. října 2008 část územního plánu hl.m. Prahy právě pro umístění jižní trasy přes Suchdol, Čimice a Dolní Chabry. Nyní je tedy projekt jižní varianty „J“ Silničního okruhu kolem Prahy s územním plánem v nesouladu.

Především je zde ovšem v dnešní ekonomické a finanční krizi zásadní problém nutných prostředků. Odhadované náklady na výstavbu necelých 20 kilometrů dlouhé varianty „J“, prosazované ŘSD a Ministerstvem dopravy, se pohybují okolo 28 miliard Kč. (t.j. přes 1,4 miliardy Kč / km). Dle nejnovějšího expertního ekonomického srovnání (11/2008 -viz příloha) je jižní varianta „J“ jen ve stavebních nákladech o více než 12 miliard Kč dražší než technicky daleko jednodušší severní trasa „Ss“ (a to i při započtení ceny druhého samostatného mostu přes Vltavu pro vnitroměstskou dopravu mezi Prahou 6 a Prahou 8 (Podbaba – Bohnice), který je součástí dopravního řešení varianty „Ss“!).

Již v létě r. 2007 prokázala studie objednaná Ministerstvem dopravy u společnosti Mott MacDonald, že severní varianta severozápadního segmentu SOKP „Ss“ navržená v roce 1999, včetně doplňujícího mostu místního spojení Prahy 6 s Prahou 8, je výrazně levnější, s oporou ve vyjádření Státního ústavu pro jadernou bezpečnost prokázala i možnost jejího průchodu v okolí řežského areálu jaderného výzkumu. Také doba výstavby by byla o dva roky kratší než v případě jižní trasy „J“. MD nicméně studii v rozporu s předchozími úvahami a sliby naprosto ignorovalo.

Severní trasa „Ss“ je v daleko menším střetu s obyvateli (obchází obce) a přírodou, je z dlouhodobého pohledu doporučena Stanoviskem posouzení vlivů na životní prostředí - EIA (MŽP - duben 2002), plně odpovídá evropským předpisům a mnohem lépe splňuje požadavky na bezpečnost provozu.

Jižní trasa „J“ je v konfliktu se závazným evropským předpisem (1692/96/EC) o trasování

transevropských dálnic TEN-T, jejichž součástí je celý silniční okruh kolem Prahy, jak to potvrdil do protokolu i představitel Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) při územním řízení v březnu 2008. Tunely na jižní trase „J“ dále neodpovídají závaznému předpisu EU č. 2004/54/EC o minimálních požadavcích na bezpečnost v tunelech sítě TEN-T.

Z důvodu výsledku procesu EIA a porušování výše uvedených norem nemůže být trasa „J“ kofinancována z evropských fondů v rámci Operačního programu doprava a ani z půjček od EIB. MD a ŘSD proto předpokládají, že komunikace bude hrazena pouze z národních zdrojů. Ty jsou ovšem oběma institucemi současně hodnoceny jako již tak zcela nedostatečné. Racionalitu, logiku a respektování veřejného zájmu lze v takovém přístupu hledat jistě jen velice těžko.

Smysluplné dopravní řešení v severozápadní části pražské aglomerace spočívá ve vybudování levnější (o 12 miliard Kč) severní trasy „Ss“ mimo zastavěné území, v souladu s požadavky EU a posouzením na životní prostředí (EIA), včetně samostatného druhého mostu na území Prahy pro vnitroměstskou dopravu mezi Prahou 6 a Prahou 8. Toto řešení by vedlo ve svém důsledku ke dvojím úsporám:

- na výstavbu severní trasy „Ss“ okruhu bude možno použít prostředků Operačního programu doprava a tím ušetřit nedostatkové národní prostředky,
- druhá úspora spočívá v nižších stavebních nákladech severní trasy „Ss“ díky jejímu jednoduššímu technickému řešení a o dva roky kratší době výstavby.

Vybudování severní varianty „Ss“ by tedy vyžadovalo nejen daleko nižší investiční prostředky, ale znamenalo by i vyšší bezpečnost a plynulost dopravy, významné snížení trvalých provozních nákladů a omezení negativních vlivů na životní prostředí v této části pražské aglomerace.

Praha, 16.7.2009

Kontakt: Ing. Petr Hejl, starosta městské části Praha-Suchdol, mobil: 603 279 678

Příloha: Ekonomická analýza 11/2008 (MŽP, Ing. Strnad)

Poznámky:

V posledních týdnech vyhlásil min. dopravy G. Slamečka Krizový plán k dosažení úspor při výstavbě dopravní infrastruktury. Podle tohoto plánu, který má přinést v příštích letech úspory v řádu spíše několika miliard než desítek miliard Kč a dle něhož může dojít ke zmenšení uživatelského komfortu, údajně ne však bezpečnosti provozu, což ovšem lze podle nás jen těžko oddělit. Kromě jiného se plán má odrazit v objektové skladbě silničních staveb, „změkčování“ norem (sklony vozovky, poloměry zatáček apod.) Jako příklad ušetření finančních prostředků je uváděn tunel na dálnici D8, který je budován s normovým sklonem 4%. Při sklonu 5,6% by prý mohl být mnohem kratší a o cca 3 miliardy Kč levnější. Je však otázkou, do jaké míry jsou taková opatření na transevropské síti TEN-T vůbec myslitelná z hlediska příslušných bezpečnostních předpisů EU (a na bezpečnost v tunelech je kladena mimořádná pozornost), brzdná dráha se při větším sklonu vozovky zákonitě prodlužuje. V našem případě se naopak opuštěním jižní varianty vyhneme nutnosti budovat mimořádně složitý a provozně nebezpečný dvoúrovňový systém tunelů a mostů v Suchdole a vytvoříme předpoklad plného souladu s bezpečnostními předpisy v severní variantě spolu s výrazně vyšším uživatelským komfortem, a to při jednorázové úspoře přesahující zřejmě celkové efekty Krizového plánu MD v dohledném období.

Dne 2. září 2008 se sešla v souladu s usnesením vlády ČR č. 1064/2007 expertní skupina, která měla porovnat obě varianty. ŘSD pro ni připravilo řadu podivných studií a ekonomických kalkulací. Ty byly zadány tzv. „s předem určeným závěrem“ prosadit trasu jižní „J“. Žádný z těchto materiálů nebyl nijak oponentován, expertní komise doporučila hlasováním, bez jakéhokoliv zdůvodnění trasu jižní „J“. Zmíněná studie fy Mott MacDonald, která jako jediná má nezávislou odbornou oponenturu (kladný výsledek) provedenou na požadavek MŽP Vysokou školou technickou v Brně, byla fakticky úplně pomínuta. Stalo se tak čtyři dny po vydání nepravomocného územního rozhodnutí pro tuto trasu, s ústním konstatováním „*Když už je vydané územní rozhodnutí, tak není co řešit*“.