

MINISTERSTVO KULTURY ČESKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY

Čj.: 13.363/68 - II/2

V Praze dne 20. ledna 1969.

Zřízení státní přírodní rezervace
"Větrušické rokle", kat. území Větrušice,
okres Praha - východ, kraj Středočeský

/Výnos ze dne 20. 1. 1969 čj. 13.363/68./

Ministerstvo kultury zřizuje podle § 8 odst. 2 zákona č. 40/1956 Sb., o státní ochraně přírody, v dohodě se zúčastněnými úřady a orgány státní přírodní rezervaci "Větrušické rokle", a to k ochraně celé geobiocenózy.

Rezervace se rozprostírá v kat. území Větrušice na parcelách čísla 145/1, 151/1, 151/3, 156/1, 156/5, 181/1, 181/3 (část), 181/4 a 182/1, v obvodu lesního závodu Brandýs n. L., polesí Panenské Břežany 325 a₁, 342 a₁ (část), o celkové výměře 24, 72 ha. Vymezení je provedeno podle lesního hospodářského plánu k 1. 1. 1962.

Rezervace je zakreslena v mapách uložených u ministerstva kultury (Státní ústav památkové péče a ochrany přírody v Praze), u odboru kultury Středočeského krajského národního výboru (Krajské středisko státní památkové péče a ochrany přírody v Praze) a u odboru školství a kultury Okresního národního výboru v Praze - východ.

Rozsah ochrany rezervace stanoví zákon o státní ochraně přírody. Ministerstvo kultury stanoví podle § 11 odst. 2 výše uvedeného zákona tyto výjimky:

1/ Veřejnosti je rezervace přístupná jen po vyznačené cestě. Orgány státní ochrany přírody, orgány bezpečnostní, protipožární a zdravotnické, jakž i lesnické orgány a personál, mohou při výkonu služeb vstupovat do rezervace i mimo označený cestu.

2/ V případě jakékoliv kalamity je dovoleno provést okamžitě nezbytná opatření, jestliže by jinak hrozilo bezprostřední nebezpe-

čí z prodlení. Provedení i s důvody je nutno nejpozději do jednoho měsíce oznámit Státnímu ústavu památkové péče a ochrany přírody v Praze. Mimo případ bezprostředního nebezpečí z prodlení lze provádět nezbytná opatření jen v dohodě s tímto ústavem.

3/ Výkon práva myslivosti, kromě výstavby mysliveckých zařízení většího rozsahu (lovecké chaty apod.), není ochranou dotčen.

Další výjimky z ochrany, jakož i průzkum a výzkum v rezervaci, pokud není prováděn nebo organizován Státním ústavem památkové péče a ochrany přírody v Praze, povoluje ministerstvo kultury.

Podmínky stanovené k ochraně rezervace, výjimky z nich, pokud se dotýkají lesního hospodářství, budou poznamenány a tradovány v lesních hospodářských plánech.

Kontrola zachovávání podmínek ochrany v rezervaci přísluší vedle orgánů lidové kontroly a veřejné bezpečnosti též orgánům lešnickým a orgánům státní ochrany přírody.

Tento výnos nabyvá účinnosti dnem oznámení.

Náměstek ministra:

Prof. dr Jan K o p e c k ý DrSc.
v. r.

MĚSTSKÝ ÚŘAD KLECANY

stavební úřad

Rozhodnutí nabylo právní moci

tel. a fax 6857737

č. j. 264/St/97

dnem 31. 5. 1997

dne 29. 4. 1997

Ústav jaderného výzkumu Řež a.s.

ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ



Dne 14. 2. 1997 podal Ústav jaderného výzkumu Řež a.s. návrh na vydání územního rozhodnutí o ochranném pásmu areálu Ústavu jaderného výzkumu Řež a.s..

Městský úřad Klecany, stavební úřad jako stavební úřad příslušný podle § 117 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve znění zákonů č. 103/1990 Sb., č. 262/1992 Sb. a č. 43/1994 Sb. posoudil návrh podle § 37 stavebního zákona a na základě tohoto posouzení vydává podle § 39 stavebního zákona a § 11 vyhlášky č. 85/1976 Sb., ve znění vyhlášek č. 155/1980 Sb. a č. 378/1992 Sb.

rozhodnutí o ochranném pásmu,

kterým se vymezuje ochranné pásmo Ústavu jaderného výzkumu Řež a.s. a pro jeho ochranu se stanoví tyto podmínky :

1. Ochranné pásmo Ústavu jaderného výzkumu Řež a.s. je určeno pozemky:

p.č. 249/2, 253/2, 253/5, 257, 258, 298/2, 237/13, 237/15, 241/1, 241/5, 241/6, 241/7, 241/8, 241/9, 241/10, 241/11, 241/12, 241/13, 241/14, 241/15, 242, 243/1, 243/2, 243/3, 253/3, 254/1, 256/1, 256/2, 265, 269, 283/1, 283/2, 283/3, 283/4, 283/5, 283/6, 283/7, 316/6, 316/46, 341/1, 345/39, 345/40, 347/1, 497/1, 497/2, 497/3, 497/4, 482/2, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 348/4, 349/9, 349/10, 552, 553, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 635, 613, 237, 491, 493, 495, 496, 491 v katastrálním území Husinec

p.č. 162/3, 164/3, 164/4, 164/5, 164/6, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 186, 187, 188, 189, 190, 200, 201, 162/1 v katastrálním území Větrušice

a p.č. 646, 631, 149 a 635 v katastrálním území Letky.

2. Na pozemcích uvedených v podmínce č. 1 mohou být umístěny stavby pouze se souhlasem Státního úřadu pro jadernou bezpečnost.

3. Na pozemcích sousedících s hranicí ochranného pásma ÚJV Řež a.s. mohou být umístěny trvalé stavby.

4. Ústav jaderného výzkumu Řež a.s. bude trvale zajišťovat opatření, aby na pozemcích sousedících s ochranným pásmem ÚJV Řež a.s. bylo ozáření obyvatel v souladu se zákonem č. 18/1997 Sb. o mírovém využití jaderné energie a ionizujícího záření, který vstoupí v platnost s prováděcími předpisy k 1. 7. 1997.

5. Ochranné pásmo Ústavu jaderného výzkumu Řež a.s. zahrnuje omezení vstupu letadel do prostoru označeného jako LKR 29 s kružnicí o poloměru 1,5 km se středem v poloze 501046N0142155E od země do 2000 ft/610 m nad mořem tím, že vstup do tohoto prostoru je možný jen se souhlasem Ústavu jaderného výzkumu Řež a.s.

O d ů v o d n ě n í

Navrhovatel doložil návrh na vydání rozhodnutí o ochranném pásmu Ústavu jaderného výzkumu Řež a.s. potřebnými podklady a údaji. Stavební úřad svým opatřením ze dne 2. 4. 1997 oznámil zahájení řízení veřejnou vyhláškou navrhovateli, dotčeným orgánům státní správy a vlastníkům sousedních pozemků. Stanoviska dotčených orgánů státní správy byla zkoordinována a zahrnuta do podmínek rozhodnutí.

Platnost rozhodnutí se časově neomezuje.

p o č e n í

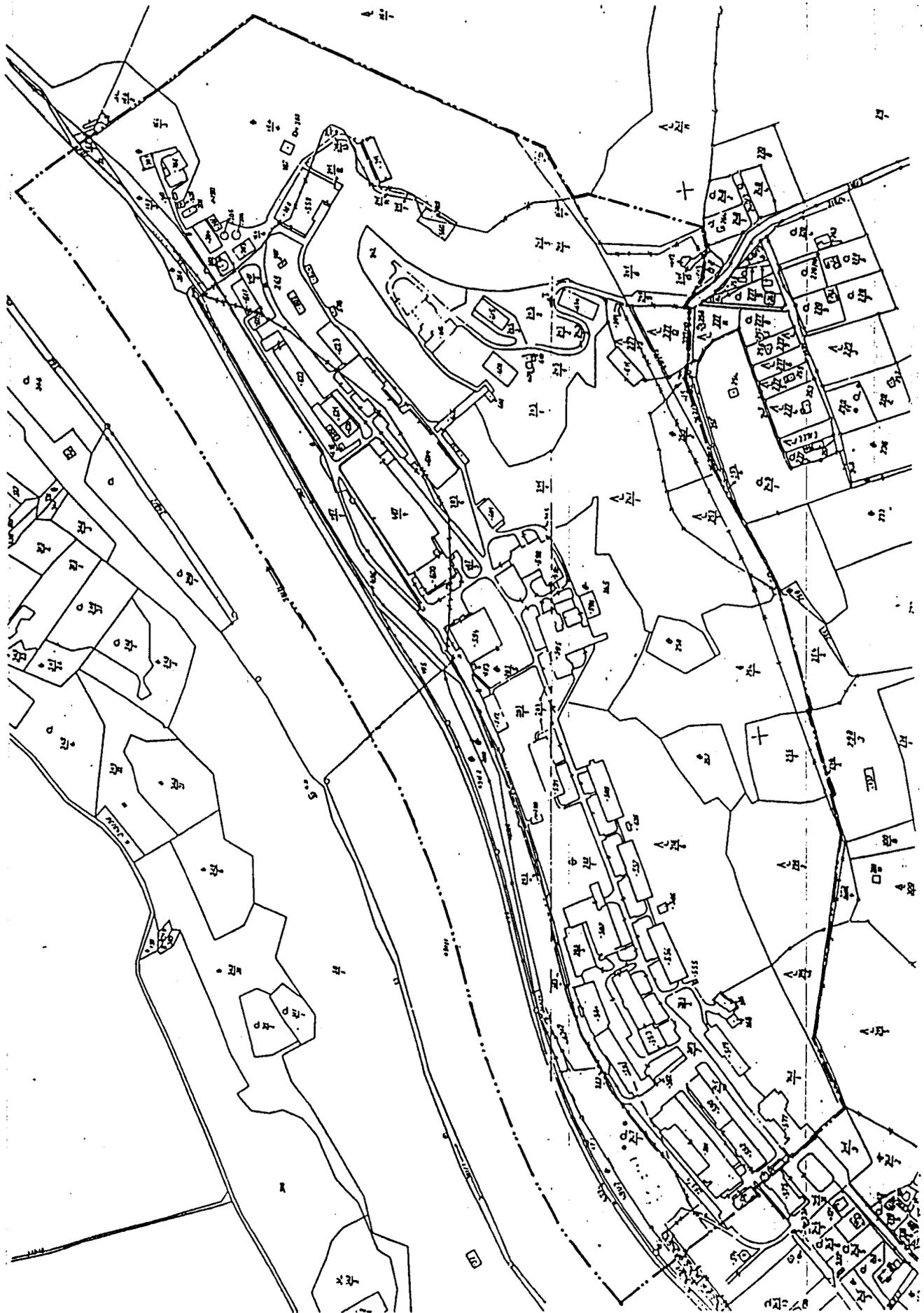
Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho oznámení k referátu regionálního rozvoje Okresního úřadu Praha-východ, podáním u stavebního úřadu Klecany.



Věra Sýkorová
vedoucí stavebního úřadu
Městský úřad Klecany

Příloha :
ověřený situační výkres v měř. 1 : 5000

Dále obdrží: viz příloha



Městský úřad Klecany
stavební úřad

SITUACE 1 : 5 0 0 0

Tento situační výkres je součástí
územního rozhodnutí o ochranném pásmu
250 67 KLECANY ze dne 29. 4. 1997, č.j. 264/St/97

Příloha č.5



MIZPP002D2XV

STÁTNÍ ÚŘAD PRO JADERNOU BEZPEČNOST

110 00 Praha 1, Senovážné náměstí 9

Ing. Karel B o h m

náměstek pro jadernou bezpečnost

Ministerstvo životního prostředí

Došlo dne: - 5 - 04 - 2002 7/10

Jís. 10250 příl. 295

V Praze dne: 2. dubna 2002
Čj. 4747/3.2/2002

= 5. 4. 2002

1540/OPVŽP/02

Vážený pane,

tímto Vám zasiláme odpověď na Vaš dopis čj. 584/OPVŽP/02 z 25. 2. 2002 ve věci: „Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně – Březiněves – žádost o vyjádření k variantě Ss v prostoru Řeže.“

V zákoně č. 18/1997 Sb. (Atomový zákon) a prováděcí vyhlášce č. 215/1997 Sb. (o kritériích na umístování jaderných zařízení a velmi významných zdrojů ionizujícího záření) jsou uvedena kritéria výběru vhodné lokality pro umístění (resp. výběr vhodné lokality) jaderného zařízení nebo velmi významného zdroje ionizujícího záření, dle §2 Vyhlášky jsou definována:

1/ **VYLUČOVACÍ KRITÉRIA** uvedená v §4, písmeno q) „zasahování pozemků vybraných pro umístování do ochranných pásem dálnic a železnic“;

a

2/ **PODMIŇUJÍCÍ KRITÉRIA** v §5, písmeno k) „výskyt ... silniční, železniční a vodní dopravy..., v užších lokalitách, které by mohly za nepříznivých okolností ohrozit zařízení nebo pracoviště, jejich provoz nebo jejich pracovníky“. V tomto případě je nutné předložit průkazy, že výstavba a provoz dopravní komunikace nepříznivě neovlivní jadernou bezpečnost, radiační ochranu, fyzickou ochranu a havarijní připravenost. Užší lokalitou je dle § 2, písmeno a) míněno „území do vzdálenosti 3 km od hranice pozemku navrženého pro umístování.“

Kritéria a požadavky zákona č. 18/1997 Sb. a vyhlášky č. 215/1997 Sb., lze analogicky vztáhnout na opačnou situaci tj. posouzení přijatelnosti změny využití lokality, ve které je jaderně energetické zařízení nebo velmi významný zdroj ionizujícího záření umístěn.

K problematice vedení silničního obchvatu je tedy možné konstatovat:

1/ Stávající provoz ÚJV Řež a.s. není navzájem slučitelný (tedy jeho činnost v rozsahu povolení vydaných SÚJB dle zákona č. 18/1997 Sb.) s výstavbou resp. následným provozem komunikace zasahující do jeho ochranného pásma. Ochranné pásmo vymezené z hlediska radiační ochrany bylo stanoveno na základě rozhodnutí SÚJB č. 148/97 ze dne 14. dubna 1997 v rozsahu prakticky shodném s oplocením areálu. Na jeho základě stanovil Městský

úřad Klecany - Stavební úřad „ Územním rozhodnutím o ochranném pásmu ÚJV Řež a.s.“, čj. 264/St/97 z 29. 4. 1997 ochranné pásmo.

2/ Pro užší lokalitu, tj. do 3 km od hranice pozemku ÚJV Řež a.s. „navrženého k umístování“, je toto podmíněno předložením průkazů uvedených výše.

3/ V předložené dokumentaci zpracované společností ENVISYSTEM s.r.o. ze září 2000 není zohledněn vliv stavby a její provoz na ÚJV Řež a.s. (např. v části C.II.B.5 „Ochranná pásma“ není uvedeno ochranné pásmo ÚJV Řež a.s.).

S pozdravem



Přílohy: - dokumentace EIA část celkové hodnocení + mapový list

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
Ing. arch. Martin Říha
ředitel odboru posuzování vlivů na ŽP
Praha

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 30. dubna 2002

Č.j.: NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o.

STANOVISKO O HODNOCENÍ VLIVŮ

podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,
ve znění zákona č. 132/2000 Sb.

1. Identifikační údaje

Název: Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519, Ruzyně - Březiněves

.....

.....

Na základě doporučení dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí, vyjádření příslušných obcí, dotčených orgánů státní správy a veřejnosti, doplňujících informací, zpracovaného posudku a protokolu z veřejného projednání vydává Ministerstvo životního prostředí jako příslušný orgán podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., ve znění zákona č. 132/2000 Sb., **z hlediska hodnocení vlivů posuzované stavby na životní prostředí**

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k záměru stavby

“Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně - Březiněves“

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace stavby a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení a rozhodnutí.

Doporučená varianta:

Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss.

A) Podmínky souhlasného stanoviska pro variantu Ss

3.1. Pro fázi přípravy

.....

.....

30) Před zahájením územního řízení vypracovat studii k identifikaci bezpečnostních rizik, vyplývajících z blízkého ochranného pásma areálu ÚJV Řež, a. s. a předložit průkazy, že výstavba a provoz komunikace nepříznivě neovlivní jadernou bezpečnost, radiační ochranu, fyzickou ochranu a havarijní připravenost. Výsledky studie zohlednit ve výsledném umístění a stavebně-technickém řešení.

Ing. Kadeřábek - rozhodnutí

Vyčklné návrh předání státního úřadu
odpovědi - 11. 11. 03 Jval

Státní úřad pro jadernou bezpečnost
- 7 - 11 - 2003
č.j. 20750 u



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR, ZÁVOD PRAHA

Na Pankráci 56/546, P.O.Box 1

145 05 Praha 4

Kopie pro NRC - Ing. Kadeřábek

Státní úřad pro jadernou bezpečnost

Ing. Karel Böhml

náměstek pro jadernou bezpečnost

Senovážné náměstí 9

110 00 Praha 1

Naše značka: 24620/03-21013

Vyřizuje: Ing. Kupka Ty Kvasal

Telefon: 284 009 295 131

Dne: 3. listopadu 2003

Věc: Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně – Suchdol –
Březiněves, žádost o potvrzení přípravy okruhu ve vztahu k ÚJV Řež a.s.

Vážený pane náměstku.

V současné době je již zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí pro výše uvedenou stavbu a je zahájeno její projednávání. Zvolená varianta „J“ vedení Silničního okruhu kolem Prahy je výsledkem několikaletého úsilí o její optimalizaci, kdy trasa SOKP, uvažovaná schváleným Územním plánem hl. m. Prahy, byla na základě požadavku Ministerstva životního prostředí ČR porovnávána v rámci dokumentace o vlivu na životní prostředí (EIA) s variantami dalšími; celý proces projednávání dokumentace EIA byl završen v dubnu 2001 „Stanoviskem o hodnocení vlivů“ vydaným Ministerstvem životního prostředí ČR v souladu s § 11 zákona č. 244/92 Sb., kde MŽP upřednostnilo variantu „Ss“, přecházející přes část areálu ÚJV Řež a.s., a to i přes již v té době známá stanoviska ÚJV Řež a.s. (č.j. 163/100/02) i SÚJB (č.j. 4747/3.2/2002), a ve stanovisku konstatuje: „Na základě závěrů posudku je možno konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss“.

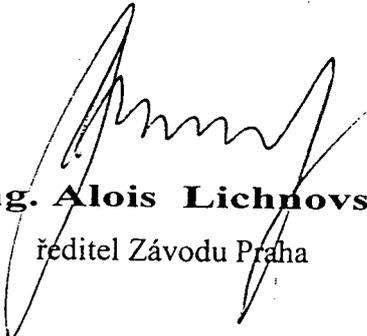
Vzhledem k tomu, že výstavba Silničního okruhu ve variantě „J“ je s přihlédnutím ke schválené územně – plánovací dokumentaci a velmi neutěšené

10 - 11 - 2003 / 3.2 / 690

10 - 11 - 2003 / 3 / 446

dopravní situaci města jednou z hlavních priorit rozvoje hl. m. Prahy a jakékoliv prodlevy v přípravě této investice se jeví jako nežádoucí (a vyčkávání až projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss by bylo velkou prodlevou), žádáme Vás tímto o potvrzení Vámi dříve vydaného stanoviska k variantě Ss, protože odmítnutí varianty Ss v této fázi zajistí plynulejší proces schvalování připravované stavby.

Za odpověď předem děkujeme.



Ing. Alois Lichnovský
ředitel Závodu Praha

STÁTNÍ ÚŘAD PRO JADERNOU BEZPEČNOST

110 00 Praha 1, Senovážné nám. 9
náměstek pro jadernou bezpečnost
Ing. Karel **B Ŏ H M**

V Praze dne 14. 11. 2003
č.j. 21660/2003/3.2/tkad

Vážený pane řediteli,

na základě Vašeho dopisu 24620/03-21013 ve věci: "Silniční obchvat kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně - Suchdol -Březiněves, žádost o potvrzení přípravy okruhu ve vztahu k ÚJV Řež a.s." ze dne 3.11. 2003, který jsme obdrželi 7.11.2003 a zaregistrovali pod č.j. 20750, kterým nás žádáte o potvrzení našeho dřívějšího vyjádření k variantě Ss, Vám sdělujeme následující:

SÚJB na základě požadavku Ministerstva životního prostředí vydal v rámci tehdy probíhající EIA stanovisko, které mu zaslal dopisem č.j. 4747/3.2/2003 z 2. dubna 2002, ve kterém zhodnotil jednu z variant silničního obchvatu. Výše zmíněná varianta byla posouzena z pohledu kritérií a požadavků zákona č. 18/1997 Sb. Stanovisko vydané SÚJB zůstává v platnosti a nejsou nám známy žádné důvody, které by zdůvodňovaly jeho případné přehodnocení.

S pozdravem



Vážený pan
Ing. Alois Lichnovský, ředitel Závodu Praha
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR, ZÁVOD PRAHA
Na Pankráci 56/546, P.O. Box 1
145 05 Praha 4

Městská část Praha - Suchdol
Internacionální 734, 165 00 Praha - Suchdol, tel.: 220 922 018



Státní úřad pro jadernou bezpečnost
Ing. Karel Böhm - náměstek předsedy pro
jadernou bezpečnost
Senovážné nám. 9

110 00 Praha 1

VÁŠ DOPIS ZNAČKY / ZE DNE	NAŠE ZNAČKA	VYŘIZUJE	
	380/05/s	Čížek	V PRAZE DNE 14.9.2005

Vážený pane náměstku,

v návaznosti na výsledky procesu EIA hodnotícího stavby 518 a 519 SO kolem Prahy mezi Ruzyní a Březiněvsí a v souvislosti s aktuálními jednáními o tzv. severní variantě „Ss“ se na Vás obracím s laskavou žádostí o odborný názor k následujícímu problému:

Ve variantě „Ss“ představuje prakticky jediné problematické místo její přechod přes Vltavu v blízkosti ÚJV v Řeži a v bezprostředním kontaktu s přírodní památkou „Větrušická rokle“. Je nám jasné, jak to vyplývá i z Vašeho stanoviska č.j. 4747/3.2/2002 ze dne 2.dubna 2002 k dokumentaci EIA, že dle příslušných norem nesmí docházet ke křížení ochranných pásem komunikace a jaderného zařízení. Při současném stavu podkladů pro variantu „Ss“, které ŘSD v rozporu s doporučením v závěrech dokumentace EIA a přes naše četné žádosti dosud nedopracovalo do vyšší úrovně podrobnosti a ani v náznaku se nepokusilo umístění komunikace optimalizovat, nelze ani dost dobře posoudit, zda k protnutí ochranných pásem vůbec musí dojít. Jsme přesvědčení, že stávající hrubou stopu trasy „Ss“ lze upřesnit tak, aby byly respektovány všechny předpisy o jaderné bezpečnosti. Podle našeho názoru lze kromě jiného případně též rozšířit prostor, ve kterém může být zkoumána optimální trasa, a to úpravou současného ochranného pásma ÚJV. To je podle našich informací stanoveno de facto administrativním způsobem (rozhodnutí SÚJB č.148/97 ze dne 14.4.1997) tak, že je shodné s oplocením areálu výzkumného ústavu, které má velmi protáhlý tvar; ve vzdálenosti (míněno od obou reaktorů) asi 3x bližší, než by byla vedena komunikace, je provozována lodní a železniční doprava.

Dovoluji si Vás požádat o sdělení, zda ve smyslu výše uvedeného existuje v principu technická možnost pro případnou změnu ochranného pásma ÚJV z hlediska radiační ochrany tak, aby nemuselo pokrývat celou plochu areálu, zejména v podélném směru v jeho severní části.

S přátelským pozdravem

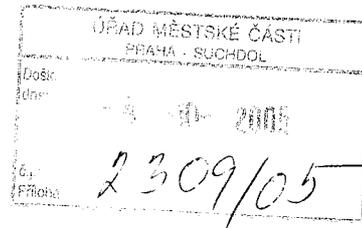
Václav Čížek
starosta MČ Praha Suchdol



Příloha:

- Stanovisko o.s. Ekoforum k problematice ochranného pásma ÚJV v Řeži z dubna 2004

STÁTNI ÚŘAD PRO JADERNOU BEZPEČNOST
110 00 Praha 1, Senovážné náměstí 9
Ing. Karel Böhmer, M.B.A.
náměstek pro jadernou bezpečnost



V Praze dne: 29. září 2005
Čj. 20608/3.2/2005

Vážený pane starosto,

v návaznosti na Váš dopis značky 380/05/s ze dne 14. 9. 2005, který se týká tzv. severní varianty "Ss" Silničního okruhu kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně – Březiněves, Vám sdělujeme následující:

Stanovisko SÚJB č.j 4747/3.2/2002 z 2. dubna 2002 vydané na základě požadavku Ministerstva životního prostředí v rámci tehdy probíhající EIA, na které se ve Vašem dopise odkazujete, nelze interpretovat tak, že jím je vyloučeno vedení trasy silničního okruhu trasou tzv. severní varianty "Ss", pouze poukazuje na potenciální kolizi ochranných pásem a z něho plynoucí důsledky.

Ochranné pásmo ÚJV Řež a.s. stanovil Městský úřad Klecany - Stavební úřad "Územním rozhodnutím o ochranném pásmu ÚJV Řež a.s." ze dne 29. 4. 1997 pod č.j. 264/St/97. Toto rozhodnutí bylo vydáno na základě souhlasu SÚJB ještě před účinností zákona č. 18/1997 Sb. (Atomový zákon).

Z pohledu působnosti SÚJB je stávající úroveň jaderné bezpečnosti, radiační ochrany, fyzické ochrany a havarijní připravenosti ÚJV Řež a.s. dostatečná a v souladu s Atomovým zákonem. K možnosti upřesnění stávající hrubé trasy "Ss", jak uvádíte, lze z pohledu naší působnosti konstatovat, že nové zhodnocení ochranného pásma ÚJV Řež a.s., které by mohlo vést k jeho případnému zmenšení respektive dát odpověď na otázku v jaké vzdálenosti lze danou stavbu realizovat možné je, ale dosud nebylo nikým iniciováno.

S pozdravem

Vážený pan
Václav Čížek, starosta MČ Praha Suchbátův Břez
Internacionální 734
165 00 Praha-Suchbátův Břez

STÁTNI ÚŘAD PRO JADERNOU BEZPEČNOST
110 00 Praha 1, Senovážné náměstí 9
Ing. Karel B o h m
náměstek pro jadernou bezpečnost

109. 2020
27.03.06

STŘEDOČESKÝ KRAJ	
Podatelna	- 6 -
27. 03. 2006	
Příloha	Pol. č.
Příjem
Ukl. znak	Č. j.

H 228/06

V Praze dne: 23. 3. 2006
Čj. 36790/2006/OSK/tkad

Vážený pane docente,

tímto Vám zasíláme odpověď na Váš dopis čj. 147/2006/REG z 20. března 2006, který jsme obdrželi 21. března 2006 a zaregistrovali pod čj. 36139/2006, ve věci Vaší žádosti o stanovisko k návrhu trasy silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně – Březiněves.

V našem dřívějším stanovisku pro MŽP, které zmiňujete ve svém dopise, z 2. dubna 2002, čj. 4747/3.2/2002, rozebíráme kritéria daná zákonem č. 18/1997 Sb., atomový zákon. Jeho prováděcí vyhláška č. 215/1997 Sb., o kritériích na umístování jaderných zařízení a velmi významných zdrojů ionizujícího záření v ust. § 2 definuje:

VYLUČOVACÍ KRITÉRIA, mezi která dle ust. § 4 písm. q) patří: „zasahování pozemků vybraných pro umístování do ochranných pásem dálnic a železnic“.

a

PODMÍNUJÍCÍ KRITÉRIA, mezi která v ust. § 5 písm. k) zahrnuje: „výskyt ... silniční, železniční a vodní dopravy..., v užších lokalitách které by mohly za nepříznivých okolností ohrozit zařízení nebo pracoviště, jejich provoz nebo jejich pracovníky“. V tomto případě je dle zákona 18/1997 Sb. třeba předložit průkazy, že výstavba a provoz dopravní komunikace nepříznivě neovlivní jadernou bezpečnost, radiační ochranu, fyzickou ochranu a havarijní připravenost. Užší lokalitou je dle ust. § 2 písm. a) míněno „území do vzdálenosti 3 km od hranice pozemku navrženého pro umístování.“

Kritéria zákona č. 18/1997 Sb. a vyhlášky č. 215/1997 Sb. lze analogicky vztáhnout na opačnou situaci tj. posouzení přijatelnosti změny využití lokality, ve které je jaderně energetické zařízení nebo velmi významný zdroj ionizujícího záření umístěn.

Vzhledem k Vašemu dotazu vedení silničního obchvatu je možné konstatovat a potvrdit naše předchozí stanovisko tj. že není navzájem slučitelný stávající provoz ÚJV Řež a.s. (tedy jeho činnost v rozsahu povolení vydaných SÚJB) a výstavba resp. následný provoz komunikace zasahující do jeho ochranného pásma což je, jak vyplývá z Vámi přiložených mapových podkladů, případ tohoto záměru.

Pouze pro doplnění uvádíme, že v případě, že by záměr zasahoval do užší lokality, tj. do 3 km od hranice ochranného pásma, byla by jeho možná realizace podmíněna předložením průkazů jak jsou rozepsány výše. Ochranné pásmo vymezené z hlediska radiální ochrany bylo stanoveno rozhodnutím SÚJB čj.148/97 ze dne 14. dubna 1997 v rozsahu prakticky shodném s oplocením areálu. Na jeho základě stanovil Městský úřad Klecany - Stavební úřad „Územním rozhodnutím o ochranném pásmu ÚJV Řež a.s.“, čj. 264/St/97 z 29. 4. 1997 ochranné pásmo.

S pozdravem



Ing. Karel Böhm.
náměstek pro jadernou bezpečnost

Krajský úřad Středočeského kraje

Vážený pan

Doc. Ing. Ladislav Bína, CSc.

vedoucí Odboru regionálního rozvoje

Zborovská 11

150 21 Praha 5



RNDr. Libor Ambrozek
ministr životního prostředí

V Praze dne 27. března 2006

Č. j.: 1726/ENV/06

Č. j. 16030/ENV/06

106/17/06

Vážený pane starosto,

k Vaším dopisům ze dne 6. ledna 2006 a ze dne 24. 2. 2006 v záležitosti projednání silničního okruhu kolem Prahy u staveb 518 a 519 v trase J Vám sděluji následující.

Záměr stavby „Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519, Ruzyně – Březiněves“ byl posouzen v procesu EIA dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 132/2000 Sb. a dne 30. 4. 2002 bylo podle § 11 citovaného zákona k danému záměru stavby vydáno souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e. o. Z hlediska vlivů na životní prostředí byla ve stanovisku doporučena realizace varianty Ss, kterou Ministerstvo životního prostředí považuje v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Dále bylo zmíněno, že varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss.

Dopisem ze dne 27. 12. 2006, č.j. 854/2005/REG se na nás obrátil odbor regionálního rozvoje Krajského úřadu Středočeského kraje ve smyslu § 21 odst. 5 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění a požádal o dohodu (souhlas) souborného stanoviska ke konceptu řešení územního plánu velkého územního celku Pražského regionu.

Ve stanovisku ke konceptu ÚPN VÚC Pražského regionu z 27. 5. 2002, č.j. 710b/-OPVŽP/02MS, Ministerstvo životního prostředí požadovalo při řešení severozápadní části městského silničního okruhu respektovat stanovisko o hodnocení vlivů podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb. k záměru stavby „Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519, Ruzyně – Březiněves“. Varianta „A“ (dle EIA J) je možná pouze v případě, že koncept ÚPN VÚC Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty „B“ (dle EIA Ss), máme však za to, že dosavadní řešení ÚPN VÚC ani posouzení vlivů koncepce na životní prostředí realizaci varianty „B“ nijak nevylučuje.

Ministerstvo životního prostředí se obrátilo na Krajský úřad Středočeského kraje se žádostí o sdělení, zda má Krajský úřad Středočeského kraje k dispozici materiály týkající se výše uvedené problematiky řešení oblasti severozápadní části silničního okruhu okolo Prahy,

kteří vylučují možnost řešení realizace varianty „B“ (dle EIA „Ss“) této části silničního okruhu.

Pokud tyto nebo podobné materiály byly vypracovány, požádalo Ministerstvo životního prostředí Krajský úřad Středočeského kraje o jejich zapůjčení jako podklad pro objektivní a kvalifikované rozhodování Ministerstva životního prostředí ve věci dohadování souborného stanoviska a v procesech posuzování vlivů územních plánů velkého územního celku Pražského regionu.

V souvislosti se stavbou severozápadního segmentu silničního okruhu kolem Prahy, (varianty „J“) stavby 518 a 519 Ruzyně – Březiněves podal Ing. A. Havrda, společnost VIS, a.s., Bezová 1658/1, Praha 4, pověřený Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, žádost o udělení 2 výjimek pro umístění stavby na území zvláště chráněných území. Jedná se o udělení výjimky dle § 43 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění pro stavby na území:

- a) Přírodní rezervace Roztocký háj – Tiché údolí, kde se jedná o přeložku plynovodu na pozemku parcelní číslo 2390 v k.ú. Roztoky u Prahy, kterou je nutné provést v souvislosti se stavbou přivaděče. Přeložka je navržena v prostoru průseku pod dvěma souběžnými stávajícími venkovními vedeními VVN. Výkop bude veden do hloubky 1,5 m. Jedná se o zásah na hranici ZCHÚ, v místě bývalé skládky, kde převažuje vegetace rumištního charakteru. Zásahem nedojde k ohrožení předmětu ochrany PR Roztocký háj – Tiché údolí, kterým je ochrana celkového rázu krajiny, původní květeny, drobné zvířeny a geologických útvarů.
- b) Přírodní památka Sedlecké skály, která v severní části území navazuje na PR Roztocký háj – Tiché údolí. Nad územím je navržena stavba mostu, část základu pilíře zasahuje do území PP přímo a to v prostoru zemního tělesa dráhy ČD Praha – Kralupy nad Vltavou. V průběhu výstavby základu a montáže oblouku bude do násypu dráhy zasahovat i mostní provizorium a provozní přeložka slaboproudých kabelů. Předmětem ochrany tohoto území jsou výchozy proterozoických hornin na levém břehu kaňonovitého údolí Vltavy, významná společenstva skal, teplomilné skalní stepi a křoviny s výskytem chráněných a ohrožených druhů. Dle provedeného inventarizačního mykologického průzkumu (1992) se v rámci pražského regionu jedná o cennou mykologickou lokalitu s nálezem nových druhů v Čechách.
- c) Přírodní památka Zámky – navrhovaná stavba mostu bude procházet nad jižní částí území. Do území zasáhne stavba v místě napojení obnovené ulice V Zámčích, část komunikace je součástí PP Zámky. Na území bude odstraněno stávající vrchní vedení VN 22. Předmětem ochrany území je pravý břeh kaňonovitého údolí Vltavy s výchozy proterozoických břidlic a žil vulkanických proterozoických hornin, významná společenstva skal a teplomilné skalní stepi s výskytem chráněných a ohrožených druhů.

K záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně“ uvádím, že je v současné době podroben procesu posuzování vlivů na životní prostředí, jelikož naplňuje dikci bodu 9.2, kategorie I, přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb. Jedná se o výstavbu nové paralelní vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L na mezinárodním letišti Praha - Ruzyně včetně potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem. Součástí záměru je i vybavení dráhy, zásobování energií, přeložky sítí a komunikací a řešení styku nové dráhy s plánovanými

stavbami v okolí letiště. Rovněž je součástí stavby je i potřebný rozvoj odbavovacích a parkovacích kapacit v severním odbavovacím areálu.

Dne 11. 8. 2005 obdrželo Ministerstvo životního prostředí oznámení záměru dle přílohy č. 4 k citovanému zákonu. Dne 31. 8. 2005 bylo zahájeno zjišťovací řízení k danému záměru a rozesláno oznámení ke zveřejnění a vyjádření. Dne 2. 12. 2005 byl vydán závěr zjišťovacího řízení s uvedením, že oznámení s náležitostmi dle přílohy č. 4 nelze uznat za dokumentaci. V současnosti je záměr ve fázi zpracování dokumentace.

S pozdravem

V. 7. 

Vážený pan

Václav Čížek

starosta Městské části Praha Suchdol

Internacionální 734

165 00 Praha - Suchdol

Souhrnné stanovisko k porovnání varianty „J“ a „Ss“ staveb 518 a 519 severozápadního sektoru pražského silničního okruhu

Investor ŘSD ČR Praha zajistil dokumentaci DÚR severozápadního sektoru SO – stavby 518 a 519 řešenou dle varianty „J“ jako bezalternativní řešení, i když MŽP preferovalo variantu „Ss“ a variantu „J“ doporučilo podmíněné, pokud se prokáže, že varianta „Ss“ je nerealizovatelná. Dokumentaci DÚR staveb 518 a 519 (zpracované dle varianty „J“) předložil investor k územnímu plánu koncem roku 2005 a následně bylo řízení o umístění stavby přerušeno (stavba 518 – 14.12.2005; stavba 519 – 21.12.2005) s požadavkem doplnění dokumentace (stavba 518 – 30.6.2006, stavba 519 – 29.12.2006).

Za této situace si zástupci MČ Praha – Suchdol vyžádali nezávislé porovnání variant „J“ a „Ss“.

K porovnání bylo použito metody Feasibility study“ jak je používána při rozhodování o finanční účasti zahraničních bank. Z provedeného porovnání variant „J“ a „Ss“ – staveb 518 a 519 SO vyplývá, že **trasa „Ss“ je výhodnější** ve všech posuzovaných parametrech:

- Dopravní – zajišťuje bezkonfliktní provoz na SO a městské komunikační síti pro všechny druhy doprav.
- Ekologický – neprochází sídelními útvary a je minimálně ve střetu s ÚSES a dalšími ekologickými zájmy.
- Technický – značně jednoduché stavební řešení neboť trasa je v extravilánu s minimem umělých staveb a vyrovnanou hmotnicí což znamená kratší dobu výstavby o 1-2 roky.
- Stavební náklady – úspora cca 5 miliard Kč (tj. 30% varianty „J“).
- Ekonomika – EIRR=15,1%, NPV=6 232 mil. Kč tj. stavba je ekonomicky životaschopná.
- Realizace – kratší doba výstavby, takže i s déletrvajícím projektovou přípravou je termín uvedení stavby dle „Ss“ do provozu dříve.
- Územní – je ekologicky šetrnější, vytváří územní rezervu pro rozvoj města a optimálně oddaluje tranzitní dopravu.

Doporučení:

Dle výše uvedeného rozboru se jednoznačně doporučuje k realizaci severozápadního sektoru – staveb 518 a 519 Pražského silničního okruhu řešení dle varianty „Ss“.

V Praze dne 12.4.2006



Ing. Milan Strnad
autorizovaný inženýr

Porovnání varianty „J“ a „Ss“ staveb č.518 a 519 severozápadního sektoru silničního okruhu města Prahy

1. ÚVOD

Dokumentace k územnímu rozhodnutí severozápadního sektoru Pražského silničního okruhu (stavby 518 a 519) byla zadána ŘSD ČR – Praha dle varianty „J“. Tato dokumentace byla investorem předána koncem roku 2005 k zahájení správního řízení, které stavební úřad následně přerušil z důvodů nedostatečnosti a nekompletnosti.

V průběhu veřejného projednávání DÚR dle koncepce varianty „J“ byly vzneseny podstatné připomínky, což vedlo odbornou veřejnost k objektivnímu zhodnocení dostupných podkladů a návrhu optimální trasy.

K objektivnímu průkazu nejvhodnější a nejúčelnější varianty řešení Pražského silničního okruhu – severozápadního sektoru (stavebních úseků č. 518 a 519) je účelné použití metodiky „Feasibility study“, která spočívá ve zhodnocení územních vztahů, dopravního řešení, technického řešení, stavebních nákladů, ekologického posouzení, proveditelnosti a ekonomického hodnocení. Dle této metody je vhodná alternativa tehdy, když jsou všechna kritéria pozitivní a bezkonfliktní. Předkládáme výše uvedenou metodikou porovnání variant „J“ a „Ss“, které na základě dřívějších jednání byly z více možností určeny jako realizovatelné.

Porovnání variant „J“ a „Ss“ je vyhotoveno na základě podkladů, které byly k dispozici:

- 1) Dopravně inženýrské podklady pro přípravu staveb SO – 04/2000 – ÚDI Praha
- 2) SO – stavba č.518 – předinvestiční studie – 05/2000 – PRAGOPROJEKT
- 3) SO – stavba 518 a 519, systém ekologické stability – 9P/2000 – ENVISYSTEM s.r.o.
- 4) Návrh spojení městských částí Praha 6 a Praha 8 – 04/2001 – O.S. EKOFORUM
- 5) Úprava „ÚP – VUR Pražského regionu – říjen 2001 – AURS s.r.o.
- 6) SO – stavba 518, Ruzyně – Suchdol – DÚR – 10/2003 – ÚDI Praha
- 7) SO – stavba 519, Suchdol – Březiněves – DÚR – 10/2003
- 8) Kontrolní rozpočet SO – úseků 518, 519 variant „J“ a „Ss“ – 10/2004 – SUDOP Praha
- 9) Ekonomické hodnocení SO – úseků 518, 519 – 11/2004 – BAPTIE s.r.o.
- 10) Expertní posudek – SO – stavba 518 Ruzyně – Suchdol -12/2004 – ČVUT FS
- 11) Expertní posudek – SO – stavba 519 Suchdol – Březiněves – 12/2004 – ČVUT FK
- 12) Oponentní materiály občanských iniciativ

2. PŘEDBĚŽNÉ POROVNÁNÍ

2.1 Dopravní posouzení

Z dopravního hlediska se posuzuje dopravní zátěž silniční sítě a místních komunikací severozápadního sektoru města Prahy, včetně přilehlé aglomerace a úroveň dopravní obslužnosti celého území. Posouzení vychází z dopravně-inženýrských podkladů vyhodnocených pro přípravu staveb SO, pro zpracování ÚP VÚC Pražského regionu a pro zpracování DÚR staveb 518 a 519 z let 2000 – 2003, které určují velikost dopravních zátěží včetně skladby dopravního proudu pro jednotlivé komunikační úseky při různých scénářích stavu místních komunikací a silnic.

2.1.1 Uplatňované zásady:

- a) trasa silničního okruhu bude optimálně co nejvíce vzdálena od centra města (upřednostnění pro tranzit a vyloučení jízdy tranzitu napříč městem)
- b) trasa SO bude mít dostatečnou kapacitu a návrhové parametry vyhovující pro budoucí tranzit po dobudování české dálniční sítě, která je součástí Evropských koridorů

- c) trasa SO bude rozvádět vnější individuální automobilovou dopravu a vnější hromadnou dopravu se zdrojem nebo cílem v Praze
- d) trasa SO převezme část tangenciálních vztahů mezi městskými částmi, které spolu nesousedí v oblasti automobilové individuální dopravy
- e) vnitroměstské a vnitroaglomerační dopravní vztahy pro AID a MHD (autobusová, trolejbusová, tramvajová) se na SO nepřipouští, pro tyto je vyhrazena místní komunikační a aglomerační silniční síť.

2.1.2 Porovnání trasy „J“ a „Ss“

Trasa „J“

- Trasa je vzdálena cca 7km od centra Prahy, což je nejmenší vzdálenost na celém SO. Návrh MÚK Rybářka včetně napojení na centrum přímo nabádá k průjezdu tranzitu napříč centrem města (rozpor se zásadou a).
- Trasa přebírá individuální automobilovou dopravu sousedních městských částí (Praha 6 – Praha 8) a tím zvyšuje dopravní zátěž v prostoru tunelů a mostu přes Vltavu včetně jeho komplikovaných předmostí na úkor bezpečnosti dopravy (rozpor se zásadou d a se směrnicí 2004/54/EC).
- Řešení dle varianty „J“ neřeší vzájemné propojení městských částí Praha 6 - Praha 8 pro MHD (autobus, tramvaj).

Trasa „Ss“

- Trasa je vzdálena cca 11km od centra Prahy, což je vzdálenost prakticky celého SO (mimo jihovýchodního sektoru, která je větší).
- Řešení dle varianty „Ss“ splňuje všechny uvedené zásady a tím dává předpoklad pro vyvážený dopravní režim v severozápadním sektoru Prahy včetně pozitivního vlivu na rozdělení a intenzitu dopravy v centru.
- Řešení dle varianty „Ss“ obsahuje propojení městských částí Praha 6 – Praha 8 pro AID a všechny druhy MHD.
- Propojení Praha 6 – Praha 8 umožňuje nahradit eventuelně „MO“ Pelc – Tyrolka jako pseudo-okruh v trase Patočkova – Podbabská – Čimická – Zenklova – V Holešovičkách – Tyrolka.

Obecně

- Zásady ad. b, c a e jsou splněny v obou variantách „J“ a „Ss“.
- Levobřežní přivaděč na SO, vykazuje od centra až do Suchdola dopravní zátěže cca 25 000 V/den, dále pak dopravní zátěž rapidně klesá cca na polovinu až k napojení na SO.
- Skutečnost, že v Suchdole je cca polovina doprava cíl/zdroj a druhá polovina tranzit neopravňuje uvažovat s čtyřpruhovým tunelovým řešením v délce cca 2,2km.

2.1.3 Závěr k dopravnímu posouzení

Trasa „Ss“ splňuje všechny dopravní funkce dle uplatňovaných zásad a navíc zajišťuje kompletní dopravní spojení Praha 6 – Praha 8 pro veškerou dopravu (AID + MHD).

Trasa „J“ sice splňuje základní požadavky (kapacita, návrhové parametry, umožnění rozvod vnější AID a tangenciální vztahy), ale vytváří v úzkém hrdle trasy (přemostění Vltavy včetně souvisejících tunelových úseků) akumulaci dopravní zátěže, která přináší velké snížení bezpečnosti silničního provozu a tím je v rozporu se směrnicí č.2004/54/EC. Z hlediska vlivu na vnitroměstské dopravní vztahy neumožňuje propojení Praha 6 – Praha 8 pro kolejovou dopravu MHD.

Dle výše uvedených skutečností je řešení dle „Ss“ účelnější a výrazně výhodnější pro řešení dopravy na silničním okruhu a související dálniční síti a zvláště pak, pro městskou dopravu, včetně pozitivního vlivu na řešení dopravy centra Prahy.

2.2 Technické řešení

Silniční okruh je v úseku obou staveb č. 518 a 519 navržen ve smyslu ČSN 736110- změna Z2 z 9/2003 v kategorii MR 32,5/100, pokud bude navržen ve smyslu ČSN 736101, pak bude v kategorii R 33,5/100. Toto platí pro obě varianty „J“ a „Ss“. Přivaděč Rybářka („J“) je kategorie MS13/50 a spojení Praha 6 – Praha 8 je kategorie MS20/60.

Délka - hlavní trasy SO:	- var. „J“	- 16,400km
	- var. „Ss“	- 20,976km (včetně peáže s R7–cca 4km)
- přivaděč Rybářka	- var. „J“	- 2,100km
- spojení Praha 6-Praha 8	- var. „Ss“	- 1,700km

Rozhodující mostní objekty

Var. „J“- dvouúrovňový most přes Vltavu na SO (2x3 dopravní pruhy + odstavný pruh)

Var. „Ss“ - most přes Vltavu na SO (2x3 dopravní pruhy)
- most přes Vltavu na spojení Praha 6-Praha 8 – dvouúrovňový, horní úroveň – vozovka (2x2 dopravní pruhy), spodní úroveň – tramvaj (dvojkolejná)

U všech mostů jsou chodníky pro pěší a cyklistická stezka.

Tunely

Var. „J“ - Suchdolský - 2 tubusy (2x3 jízdní pruhy), dl. 1875m
- Zámky - 2 tubusy (2x3 jízdní pruhy), dl. 285m
- Rybářka (obousměrný – 2 jízdní pruhy), dl. 855m

Var. „Ss“ - Bohnický – 2 tubusy(2x2 jízdní pruhy), dl. 400m

Zemní práce

Var. „J“ - přebytek zeminy na deponii (cca 4mil.m3)
Var. „Ss“ - výkopy a násypy zhruba v rovnováze

Varianta „J“ je stavebně náročná, konstrukce, které jsou v hodnotě 9,9 miliardy Kč tvoří 63% stavebních nákladů.

Varianta „Ss“ je stavebně jednoduchá, konstrukce, které jsou v hodnotě 4,6 miliardy Kč tvoří 44% stavebních nákladů.

Provádění – postup výstavby

Dvojnásobný objem konstrukcí ve variantě „J“ je určující pro dobu výstavby, která je minimálně a možná více než 4 roky, zatímco doba výstavby varianty „Ss“ je zhruba 3 roky.

Závěr z hlediska technického

Z hlediska objemu konstrukcí, zemních prací a z toho odvozených stavebních nákladů (var. „J“ 15,6 mld. Kč; var. „Ss“ 10,04 mld. Kč) je varianta „J“ cca o polovinu dražší než varianta „Ss“. Z toho vyplývá i doba provádění stavby, která je delší o 1 -2 roky u varianty „J“. Z technických hledisek jsou obě varianty realizovatelné, ale společensky je s ohledem na stavební náklady a dobu realizace **varianta „Ss“ výhodnější.**

2.3 Porovnání nákladů variant „J“ a „Ss“

- Porovnání nákladů variant je zhotoveno na základě dokumentace „Kontrolní propočet nákladů variant „J“ a „Ss“ z 10/2004, kterou vyhotovil SUDOP PRAHA a.s.
- Jednotkové ceny použité v propočtu odpovídající stávající cenové úrovni, s tím, že u mostu přes Vltavu pro dvouúrovňovou konstrukci se zvýšila jednotková cena z 52 tis. Kč/m² na 70 tis. Kč/m².
- Věcně se upravil soupis prací tak, aby obě varianty byly funkčně rovnocenné. Z varianty „Ss“ se vypustil tunel Kamýčká a tunel Bohnice se uvažuje v délce 0,4km dle dokumentace „O.S. Ekoforum“ z 04/2001.
- Varianta „J“ se doplnila o opomenuté položky:
 - odvoz a deponie 4 mil. m³ zeminy
 - tunel Zámky
 - předmostí (přechody jízdních pásů do dvou úrovní) dvouúrovňového mostu přes Vltavu na SO
- Předložené ocenění variant je nutno považovat za předběžné, neboť výchozí dokumentace je zastaralá. Nerespektuje směrnici 2004/54/EC (o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely transevropské silniční sítě) a rovněž nebyla provedena analýza rizik. Lze předpokládat, že požadavky vzniklé splněním směrnice a výsledků analýzy rizik zvýší stavební náklady zvláště u alternativy „J“

Ocenění variant (v mil. Kč)

Položka	Popis	Varianta „J“ + přivaděč Rybářka	varianta „Ss“ + spojení P6-P8
1	Komunikace + příprava území	4 685,3	3 879
2	Mosty	3 283,4	3 684
3	Tunely	6 618,7	970
4	Inženýrské sítě	844,5	1 102,9
5	Ostatní	207,2	368,7
6	Stavební náklady celkem (mil. Kč)	15 639,1	10 004,6
7	DPH 19%	2 971,4	1900,9
8	Příprava a zabezpečení tr. 6%	938,3	600,3
9	Investiční potřeby a náklady tr. 20%	3 127,8	2000,9
10	Vedlejší náklady celkem (mil. Kč)	7 037,5	4502,1
11	Celkové náklady	22 676,6	14 506,7
12	Stavební náklady na 1km	954 mil. Kč/km	476 mil. Kč/km
13	Celkové náklady na 1km trasy	1 383 mil. Kč/km	691 mil. Kč/km

Závěr z porovnání nákladů

Z hlediska stavebních a celkových nákladů je **výhodnější varianta „Ss“**, která vykazuje úsporu 5,6 miliardy Kč stavebních nákladů a 8,1 miliardy Kč v celkových nákladech. Ukazatel ceny přes 1 miliardu Kč na 1 km trasy „J“ je u trasy v příměstské oblasti nevídaný a ojedinělý.

2.4 Ekologické posouzení

Samostatné ekologické posouzení v rámci této zprávy nebylo provedeno, neboť rozhodující charakteristiky a související podmínky tras obou variant „J“ a „Ss“ jsou zachovány jako byly v době vydání stanoviska MŽP ČR ze dne 30.4.2002 k hodnocení vlivů podle §11 Zákona č.244/1992 Sb. V tomto stanovisku je uvedeno, že „z hlediska vlivů na životní prostředí MŽP ČR doporučuje realizaci varianty „Ss“, kterou považuje v dlouhodobém horizontu za výhodnější. Varianta „J“ je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu ÚP VÚC Pražského regionu (PR) vyloučí možnost realizace varianty „Ss“. Dále MŽP ČR uvádí ve stanovisku ke konceptu ÚP VÚC PR ze dne 25.7.2002, že dosavadní řešení ÚP VÚC PR ani posouzení vlivů na ŽP realizaci varianty „Ss“ nijak nevylučuje. Dále pak uvádí, že v této věci je také potřeba respektovat stanoviska bezpečnostních složek státu, které z vojensko-strategického hlediska upřednostňuje variantu „Ss“ a v neposlední řadě i otázku ekonomickou, kdy vzhledem k technické náročnosti varianty „J“ je tato výrazně dražší (stavební náklady varianty „J“ 15,6mld. Kč, varianty „Ss“ 10,04 mld. Kč).

Trasa SO – varianta „J“ kříží přírodní park Drahaň –Troja, lokální koridory č.30, 31, 33, 35, 37 a prochází sídelním útvarem Suchdol. Dále prochází v těsné blízkosti sídelních útvarů Čimice a Dolní Chabry.

Trasa „Ss“ kříží přírodní park Dolní Povltaví vysokým přemostěním Vltavy, dále kříží lokální biokoridory č.29, 32. Trasa „Ss“ neprochází žádným sídelním útvarem ani v jeho přímé blízkosti.

S odvoláním na vyjádření MŽP (RNDr. Libor Ambrozek) ze dne 27.3.2006 potvrzuje MŽP své stanovisko z 30.4.2002 a dále uvádí, že v rámci dohadování souborného stanoviska si vyžádalo od KÚ Středočeského kraje materiály řešení severozápadní části silničního okruhu, které vylučují realizaci varianty „Ss“.

Závěr z ekologického hlediska

Vzhledem k výše uvedenému (stanovisko MŽP ČR a předběžný výčet střetů) je z hlediska ekologického **varianta „Ss“ jednoznačně výhodnější oproti variantě „J“**. I přes toto tvrzení doporučujeme provést celkové hodnocení obou variant z hlediska vlivů na veřejné zdraví a jednotlivé složky životního prostředí procesem EIA a z tohoto pohledu potvrdit ekologicky lépe přijatelnou variantu.

2.5 Alternativní ekonomické posouzení

Alternativní výpočet ekonomické efektivity byl zpracován na základě ekonomického hodnocení výše zmíněných staveb, které bylo zpracováno firmou Babtie spol. s r.o. pro ŘSD ČR v listopadu 2004. Z této studie byly převzaty celkové hodnoty ekonomického cash flow pro hodnocené varianty „J“ a „Ss“ a hodnoty investičních nákladů byly nahrazeny alternativními hodnotami (viz kap. 2.3). Rovněž byly nahrazeny zbytkové hodnoty investice, které se odvíjejí od investičních nákladů stavby. Ostatní parametry, včetně diskontní sazby 8% a doby hodnocení 21 let, zůstaly z důvodu srovnatelnosti zachovány. Původní výsledky jsou zachyceny v tabulce 1, alternativní jsou potom uvedeny v tabulce 2.

Tabulka 1 Výsledky řešení Babtie z roku 2004

	Varianta „J“	Varianta „Ss“
Náklady (mil. Kč)	13 364	18 323
EIRR (%) *	13,06	7,69
NPV (mil. Kč) **)	6 884	-503

Zdroj: Ekonomické hodnocení stavby úseků 518, 519 silničního okruhu kolem Prahy, Babtie, listopad 2004

Tabulka 2 Výsledky oponentního porovnání z roku 2006

	Varianta „J“	Varianta „Ss“
Náklady (mil. Kč)	15 639	10 005
EIRR (%) *)	11,23	15,17
NPV (mil. Kč) **)	4 733	6 232

*) vnitřní výnosové procento **) čistá současná hodnota při diskontní sazbě 8% za období 21 let

Závěr ekonomického posouzení

Z výše uvedených tabulek vyplývá, že v tabulce 1, jejíž výpočet vycházel ze stavebních nákladů, které neodpovídaly funkčně rovnocenným variantám a obsahu projektové dokumentace je varianta „J“ ekonomicky životaschopná, varianta „Ss“ není ekonomicky životaschopná (EIRR < 8%, NPV záporná). Po provedení úpravy soupisu prací varianty „Ss“ a doplnění opomenutých položek ve variantě „J“ (tab. č.2) vychází skutečná ekonomická efektivnost obou variant tak, že **obě varianty splňují běžně požadované podmínky pro ekonomickou životaschopnost projektu. Z porovnání výsledků je pak zřejmé, že z hlediska celospolečenských přínosů je výhodnější varianta „Ss“.**

2.6 Územní vztahy

Územní vztahy vyjadřují především soulad či nesoulad s ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP města Prahy. V ÚP sídelního útvaru města Prahy (plán obce) je schválena jako jediná varianta „J“. Ten je ovšem v rozporu se stále platným ÚP VÚC Pražské – středočeské aglomerace, který obsahuje tzv. roztockou variantu (vedena zhruba mezi variantami „J“ a „Ss“). V připravovaném konceptu ÚP VÚC Pražského regionu se uvažují obě varianty „J“ a „Ss“ a dosud není volba rozhodnuta.

K umístění trasy SO v severozápadním sektoru je vhodné připomenout obdobnou situaci při rozhodování trasy SO v jeho jihovýchodním sektoru, v úseku mezi Písnicí a Běchovicemi, která byla řešena v letech 1995 – 6. Byla předložena jako jediná varianta „K“ (dl. 15km), která kopírovala zástavbu města, byla navrhována v těsné blízkosti sídliště Petrovice (tunel dl. 1,5km) a křížila městskou část Horní Měcholupy. Tedy jemnější obdoba varianty „J“ (dl. 16,4km na severozápadě). Dotčené a související městské části předložily variantu „D“ (dl. 24km) jako oponentní, která byla situačně odsunuta o cca 4km od města, tedy obdoba varianty „Ss“ (dl. 20,9km). Po dlouhých jednáních a vyhotovení doplňujících dokumentací včetně multikriteriálních hodnocení město Praha v souladu s MD rozhodlo o realizaci varianty „D“. Rozhodnutí bylo mimo jiné zdůvodněno ochranou životního prostředí stávající zástavby, vytvořením územní rezervy pro další rozvoj města a optimálním oddálením tranzitní mezinárodní dopravy.

Závěr k územním vztahům

Doporučujeme obdobný přístup MD a města Prahy k severozápadnímu sektoru SO jako byl přístup v roce 1996 k jihovýchodnímu sektoru silničního okruhu.

2.7 Proveditelnost – realizace

Realizace severozápadního sektoru Pražského silničního okruhu odvisí od tezí dopravní politiky České republiky pro léta 2007 – 2013. Výkonným instrumentem dopravní politiky je generální plán rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI) z roku 2006. Dle tohoto

dokumentu se stanoví pro stavby SO – úsek 518 a 519 rok zahájení stavby 2007 a rok uvedení do provozu 2010.

Stávající skutečnost je v přípravě staveb taková, že přípravná dokumentace (DÚR) je vyhotovena pro variantu „J“, dle této dokumentace ŘSD ČR zahájilo koncem roku 2005 správní řízení, které stavební úřad po několika dnech přerušil z důvodů nedostatečnosti a nekompletnosti předložené dokumentace.

Z této skutečnosti vyplývá, že termíny uvedené v GEPARDI jsou již nyní zpochybnitelné (zahájit takto velkou stavbu v roce 2007, když v prvním čtvrtletí 2006 není územní rozhodnutí je velice málo pravděpodobné.)

Závěr k realizaci stavby

Vývoj přípravy stavby otevírá možnost výhodnějšího řešení, přípravy a realizace stavby dle varianty „Ss“. Rozhodující pro plnění termínů dle GEPARDI je uvedení stavby do provozu, což pro technicky jednodušší trasu „Ss“ znamená možnost dohnat časovou ztrátu z přípravy stavby, značně zkrátit dobu výstavby a tím dokončit celou akci v nejkratší možné době.

V Praze dne 12.4.2006



Ing. Milan Strnad
autorizovaný inženýr

Ing. Milan Strnad
autorizovaný inženýr