

## SILNIČNÍ OKRUH PRAHY

# Severní bouře

Ministerstvo dopravy nepodporuje nejlevnější a neekologičtější variantu

**O**stré spory, kudy má vést severní větev pražského silničního okruhu, gradují. Ministerstvo dopravy se nechce smířit se závěry studie, kterou si zadalo u společnosti Mott MacDonald, z níž vychází po všech stranách podstatně lépe severnější varianta kolem Řeže (Ss) než jižnější prostředkem Suchdola (J). Problémem je, že politická vedení ministerstva i pražského magistrátu až dosud považovala suchdolskou variantu za jediné možnou a nechtějí se jí jen tak vzdát. Variantní řešení by podle nařízení vlády měla posoudit společná

komise odborníků ministerstev dopravy a životního prostředí, ale ta nebyla dosud ustavena.

**Soustředění na jih.** Náměstek ministra dopravy Jiří Hodač přesto už předem chystá na podporu jižní trasy nějaká opatření. Zjistit jaká se ovšem týdeníku EURO nepodařilo, neboť veškeré pokusy sjednat s ním na toto téma rozhovor u jeho sekretářek i u tiskového mluvčího selhaly. A byt sekretářky vyzvaly alespoň k zaslání písemných otázek, náměstek na ně dodnes neodpověděl. Sdílnější nyní není ani tiskový mluvčí Karel Hanzelka,

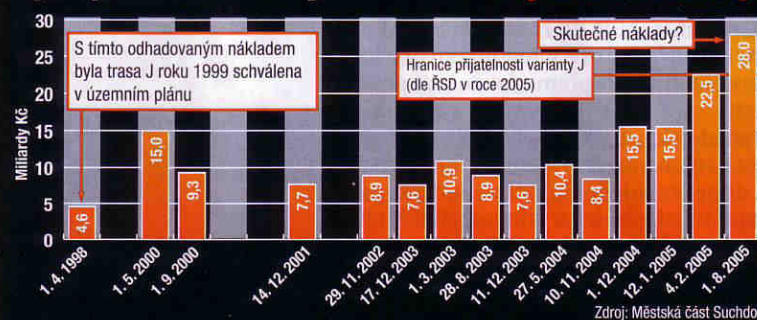
který ovšem v první reakci na studii Mott MacDonald prohlásil, že je to podivná práce, která operuje se starými čísly a nic zásadního pro ministerstvo neznamena. Ministerstvo studii zprvu utajovalo. Když ji na základě požadavku podle zákona o zpřístupňování informací o životním prostředí muselo uvolnit, prohlásil tiskový mluvčí, že se studie ministerstvu nelíbí a že s Mott MacDonald už nebude spolupracovat a za práci jim nezaplatí.

Studii nebere na vědomí ani vedoucí kanceláře generálního ředitele Ředitelství silnic a dálnic Jan Kantůrek. Vůbec se o ní nezmiňuje, a nesouhlas některých občanských iniciativ s vybranou jižní variantou a prosazování té severní dokonce považuje za „destruktivní činnost“. Na požadavek na sdělení plánované výše nákladů odpovídá: „Protože příprava staveb silničního okruhu kolem Prahy je k naší lítosti vystavena negativnímu vlivu některých nepřítelů sledovaného řešení (pro vaši informaci uvádíme, že se v poslední době jedná o OS EKO Břev-

## Jižní a severní varianta

Ta druhá by míjela obce a nebyla by ve větším konfliktu s obytnou zástavbou, nevalila by leteckému provozu Ružyně a nepotřebovala by tunely. Ta první rozděluje Suchdol vedví, jsou na ní navrženy dva tunely a dvoupatrový most, těsně před prahem nové ruzyňské dráhy je naplánována složitá křižovatka, která může komplikovat letecký provoz. Severní obchvat je výhodný pro tranzitní dopravce a občany, jižní zejména pro betonářské firmy a přepravce tisíců tun zeminy.

## Vývoj odhadovaných nákladů jižní varianty



nov, Občanské sdružení pro přijatelné řešení silničního okruhu na SZ Prahy a Společnost Šáreckého údolí), bylo by sestavování odborných rozborů, položkových kalkulací odhadovaných investičních nákladů, případně odborných studií upřesňujících výši plánovaných nákladů pouhým plýtváním prostředky.“

Podle Kantůrkova sdělení počítá Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) v roce 2008 na jižní variantu s investicí 6,4 miliardy na přípravu stavby, výkupy pozemků a nájmy. Za předpokladu, že stavba získá územní rozhodnutí. „V případě, že dojde následkem destruktivní činnosti výše uváděných či jiných iniciativ k dalším prodávám v přípravě akce, bude částka uvažovaná pro rok 2008 na základě rozpočtového opatření odpovídajícím způsobem v průběhu roku snížena a přebytek využit při realizaci jiných, průchodnějších investic. V případě pozitivního vývoje bude vyvinuta naopak snaha o navýšení částky,“ píše Kantůrek. Odborný odhad nákladů na jižní variantu vystoupal dle Kantůrkova sdělení na 28,2 miliardy korun.

**Radiace autům nehrozí.** Dopravním resortem opomíjená studie Mott MacDonald jako první a jediná dokázala odpovědět na otázky, okolo kterých se dosud chořilo jako kolem horké kaše. O severnější variantě se tradovalo, že je neprůchodná především kvůli konfliktu navrhované trasy s ochranným pásmem jaderného reaktoru v Řeži. Společnost Mott MacDonald si však vyžádala expertizu společnosti EM Consult a celou ji do studie zařadila. Do nejmenší podrobnosti řeší všechny bezpečnostní aspekty. Na jejím základě vydal Státní úřad pro jadernou bezpečnost posudek, v němž se uvádí, že úroveň jaderné bezpečnosti, radiační ochrany, fyzické ochrany a havarijní připravenosti je dostatečná a v souladu s atomovým zákonem a splňuje i všechna další kritéria. Z toho vyplývá záruka, že šestiproudá silnice neohroží reaktor a provoz radioaktivního zařízení nebude nebezpečný pro účastníky dopravy.

Úprava trasy ve prospěch severní varianty by umožnila vyhnout se i národní přírodní rezervaci Větrušická rokle. Prů-

chod silničního okruhu přes vysoký a dlouhý most a krátký ekologický tunel se tudíž staly akceptovatelnými i z hlediska ochrany přírody v Přírodním parku Dolní Povltaví. Obě hlavní „objektivní“ překážky tím padly.

**Počty kouzel zbavené.** Zdá se, že předchozí posuzovatelé obou variant vytvářeli nějaká početní kouzla nebo byli opravdu hodně nepozorní. V kontrolním průpočtu z roku 2004, který prováděla společnost SUDOP, objevili experti firmy Mott MacDonald velký rozpor už v pouhém soupisu objektů, a tím i v celkovém cenovém ohodnocení. K severní variantě předchozí počtáři bůhvíproč přiřadili tunel Suchdol a přivaděč Rybářka, tedy dva objekty, které jsou naopak součástí jižní varianty a naprosto nevyužitelné pro variantu severní, několik kilometrů vzdálenou.

A naopak ve výpočtech jižní varianty několik objektů započítat zapomněli, například tunel Zámky. A především zapoměli započítat odvoz přebytečného materiálu z varianty J, do značné části zapuštěné do zářezu v zemi. Zatímco te-



### DVOUPODLAŽNÍ FANTAZIE.

Ladnost mostu pro jižní variantu severního okruhu s sebou nese složitější nájezdy, horší přístupnost záchranářů a špatné únikové cesty. A také pro nákladovost zvoleného statického systému.

dy z výpočtu z roku 2004 založeném na chybném výčtu objektů vyšla o pět miliard levnější jižní varianta, shledal nový výpočet firmy Mott MacDonald výhodnější variantu severní. O pakatel – o osm a půl miliardy.

**Kdo dřív?** Jižní variantě nelze upřít jedenapůlletý náskok v předprojektové přípravě. Ta už proběhla, zatímco u severní varianty by teprve začala. Pro výhodnost varianty ovšem není rozhodující termín začátku prací, ale termín jejich dokončení. A v tom studii firmy Mott Mac-

Donald neshledává podstatný rozdíl. Doba realizace stavby se odvíjí od samostatného harmonogramu výstavby. Takže čím složitější stavba, tím bude trvat déle. Experti firmy spočítali, že ve variantě J jsou umělé stavby za deset miliard korun a inženýrské sítě za tři miliardy, zatímco ve variantě Ss by bylo třeba budovat umělé stavby jen za dvě a půl miliardy a inženýrské sítě za 1,3 miliardy.

Složitější výstavba jižní varianty by si vyžádala 46 měsíců, zatímco jednodušší severní by se dala zvládnout za 25 měsíců. Ani takřka dvouleté zpoždění v zahájení výstavby by tedy nehrálo významnější roli. Na podzim 2013 by se na té či oné verzi severního okruhu Prahy mohlo jezdit.

**Radostná zvěst nepřichází.** Chybějící okružní dálnice je vnímána jako klíčový nedostatek pražské dopravy. Tranzitní nákladní doprava se tlačí domnitř města a ještě zvyšuje kolaps v jeho ulicích. Zahájení provozu na severní větvi okruhu proto uvítají úplně všichni. Kdyby se však mělo jezdit po jižní variantě, velice

by to poznamenalo městskou část Suchdol, kterou by dálnice rozdělila vedví. I kdyby v podstatné části byla skryta v tunelu, v blízkosti vjezdové a výjezdové oblasti by ji občané velice pocítili. Výstavbě by musely ustoupit některé budovy včetně rodinných domků. Za obět by padly stovky zahrádek a chat. Ještě více by se projevily negativní efekt vysokonapětového vedení, které už od předválečných časů protíná obec. Naděje, že by kvůli tunelu alespoň zmizely sloupy vysokého napětí, se ukázaly jako liché.

Vedení by zůstalo a dálnice by přibyla. Proto suchdolská radnice podporuje severní variantu, která tak výrazným způsobem nezasahuje do žádné obce. I když to někteří starostové v její blízkosti rovněž vnímají jako přemísťování černého Petra.

Suchdolský starosta Petr Hejl se o podporu severní varianty obrátil na ministra dopravy Aleše Řebíčka. Ten ho písemně ujistil, že jeho ministerstvo bude severní variantu podporovat při naplnění tří základních předpokladů – že investiční náklady na její výstavbu budou podstatně nižší než na výstavbu konkurenčního projektu, že zprovoznění tohoto severozápadního segmentu silničního okruhu nebude výrazně oddáleno a že severní varianta bude realizovatelná i navzdory blízkosti jaderného reaktoru a národní přírodní rezervace.

Ačkoli studie Mott MacDonald prezentovala všechny tři ministry podmínky jako splnitelné a avizovala obrovskou úsporu, je starosta Hejl rozčarován, že mu ministr slíbenou podporu dosud nepotvrdil. A znepokojuje ho, že z ministerstva naopak přicházejí neověřitelné zprávy, že ministrův náměstek Hodač hledá v univerzitních kruzích odborný tým, který mu napíše novou expertizu. „A bude hledat tak dlouho, dokud nenajde autora, který napíše, že lepší je jižní varianta,“ myslí si Hejl.

**Druhý most zdarma.** Od návrhu silničního okruhu se často očekává, že spolu s tranzitní dopravou odlehčí v okrajové části i městské dopravě. Pro městské autobusy jsou ovšem dálniční přivaděče a tunely jen málo vhodné. A individuální městská doprava by i na severním okruhu mohla dopadnout podobně jako na Barrandovském mostě – ve zmatku a zácpách. Severní varianta, více vzdálená od města, by sloužila především tranzitu. A místo kontroverzního přivaděče Rybářka, který by z jižní varianty sváděl



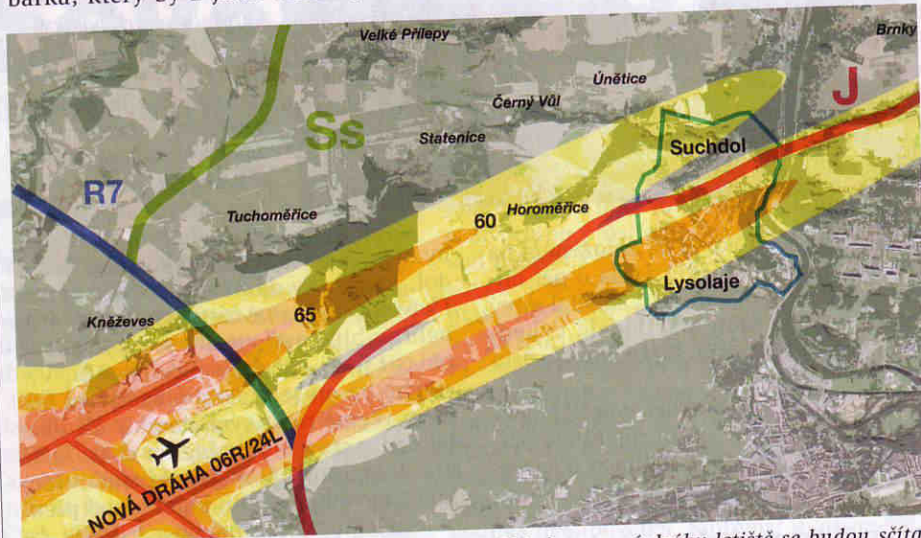
**ŘEZ SUCHDOLEM.** Starostu této městské části Petra Hejla znepokojuje, že kromě dálkového vedení by koridorem vedla – částečně v tunelu a částečně v zářezu – i dálnice.

i mnohou dálkovou dopravu do Dejvic a do blízkosti Pražského hradu, by pro potřeby místní dopravy mohl být zbudován mezi oběma osídlenými náhorními plošinami nenáročný most, vhodný i pro městské autobusy a tramvaje. Tranzitní i městská doprava by měly to, co potřebují. A ještě by se proti realizaci samotné jižní varianty ušetřily čtyři a čtvrt miliardy korun. Tato výsledná úspora

platí i po odpočítání nákladů vynaložených na vybudování rozdílu v délce obou variant, které jsou v neprospěch severní varianty.

Takovýmto krokem by se ještě podstatně zvýšila bezpečnost přepravy. Z tohoto hlediska jsou ovšem rozdíly přímo mezi oběma návrhy. Nájezdy na dvoupatrový most, zamýšlený na jižní variantě, jsou mnohem komplikovanější, také křižovatka u odbočky na letiště by u tohoto řešení byla velmi složitá. Proto je varianta J z hlediska bezpečnosti silničního provozu a analýzy rizik na kraji únosnosti, zatímco varianta Ss je prakticky bezproblémová. Kratičkový tunel na ní budou mít jen srnky, jinak bude bez tunelů. Také most by byl jízdními pruhy na každé straně.

**Téma plně záhad.** Proč vychází opomíjená varianta ve všech směrech lépe než ta prosazovaná, je velká záhada. Proč právě toto příjemné překvapení (vždyť se celou dobu počítalo s ekonomicky podstatně horší variantou) tolik vadí ministerstvu dopravy, je druhá záhada. Paradoxní je, že jsou autorům studie, kterou si zadalo samo ministerstvo, o hlavu otloukána stará čísla, když se hned v úvodu studie můžeme dočíst: „Zhotovitel vlastnil z předchozích jednání část vyhotovené dokumentace do konce roku 2004. Po dohodě s objednatelem byla žádána aktuální dokumentace zpracovávající pro variantu J, tato však nebyla



**HLUKOVÁ ZÁTĚŽ SUCHDOLA.** Předpokládané úrovně hluku z nové dráhy letiště se budou sčítat s dosud nevyhodnocenou hlukovou zátěží od dodatečně zakreslené dálnice.

## Individuální městská doprava by i na severním okruhu mohla dopadnout podobně jako na Barrandovském mostě – ve zmatku a zácpách

zhotoviteli předána.“ Přitom podle nového odhadu nákladů, prezentovaných Kantůrkem z Ředitelství silnic a dálnic, vychází jižní varianta s 28 prostavěnými miliardami ještě neekonomičtěji. Jaké mělo rozhodnutí neposkytnout aktuální podklady důsledky? Zpracovatelé uvádějí, že to mohlo mít negativní vliv na kvalitu a aktuálnost zpracování kontrolního propočtu. Ale vzápětí ujišťují: „Na průkaz realizovatelnosti varianty Ss v Řeži a harmonogram postupu výstavby mělo toto rozhodnutí vliv minimální.“

Současný přístup ministerstva dopravy překvapuje, protože posílá v zapo-

mnění jedno z nejčerstvějších vládních nařízení, které mu ukládá hledat společná řešení s resortem životního prostředí. Oficiálně tolik fedrovaná jižní varianta byla přítom při posuzování vlivu dopravních staveb na životní prostředí podpořena jen podmíněně, pro případ, že k občanům a k životnímu prostředí mnohem vstřícnější varianta nebude průchodná poblíž jaderného reaktoru.

Teď to neplatí a na severní variantu by mělo být pohlíženo jako na lepší z pohledu klíčových kritérií. Nebo snad v této zemi už investory nezajímá o několik miliard vyšší efektivita? A je snad v pořádku, že už dlouho se na posuzování vlivu na životní prostředí pohlíží jako na nepříjemný úkon, který je povinný, ale kterým se správní orgán nemusí řídit?

Na severním pražském okruhu jde teď do tuhého, protože už bylo zahájeno územní řízení na jeho jižní variantu. Síce je přerušeno, ale k variantnímu posuzování je ještě daleko. Jeho znovu objevený favorit – severní varianta – stojí stále v koutě. Kdyby se pozastavené řízení pod nějakou záminkou znovu rozběhlo, mohl by přijít opět zkrátka. A nejspíš navždy. Nastěnku chci za ženu.

ČESTMÍR KLOS

(cestmir.klos@euro.cz)

INZERCE



Pomůžeme  
vám  
expandovat

Trade Finance

- financování obchodu a exportu

Poradenství  
ZDARMA

800 111 055  
www.kb.cz



KB

SOCIETE GENERALE GROUP