

| | | | | |
|---|--|--|---|---|
|  |  Pomaturitní angličtina Brno po-pá 9:00-12:20 22 999 Kč |  Němčina mírně pokročilí Praha, po 19:30-21:00 6 999 Kč |  Čínština začátečníci Praha, st 18:40-21:00 6 999 Kč |  Angličtina mírně pokročilí Ostrava, út+čt 19 |
| | Další pomaturitní AJ | Další němčina | Další čínština | Další angličtina |

Aktuálně.cz

Studie našla levnější trasu dálnice. Stát ji 'ztratil'



00:00 | Dnes | [Petr Holub](#)

Praha

- Část pražského okruhu mezi Ruzyní a Březiněvsí má stát podle návrhu ministra dopravy Aleše Řebíčka 23,5 miliardy. Jeho úřad však před týdnem obdržel studii poradenské společnosti Mott&MacDonald, podle níž může být stavba o 8-10 miliard levnější.

| Dvě trasy severozápadního okruhu |
|--|
| Jižní - délka 16,4 kilometru (prosazuje ministr dopravy) |
| Sedm kilometrů z Ruzyně do Suchdola po povrchu. |
| Tunel dlouhý 1970 metrů pod Suchdolem až k Vltavě. |
| Před nájездem na most před Vltavu se napojuje přivaděč, který je v tunelu dlouhém 700 metrů. |
| Patrový most přes Vltavu, 90 metrů výška a 548 metrů délka. |
| Za řekou navazuje patrový a 300 metrů dlouhý tunel pod kopcem Zámky. |
| Následuje most přes Čimické údolí, výška 30 metrů, délka 166 metrů. |

| |
|--|
| Kolem Čimic na most přes Drahaňské údolí, vysoký 33 metrů, dlouhý 684 metrů. |
| Napojení na D8 u Březiněvsi. |
| Severní - délka 24,9 kilometru (levnější) |
| Z Ruzyně 4 kilometry po rozšířené rychlostní silnici R7 k Tuchoměřicím. |
| Trasou severně od Tuchoměřic a Velkých Přílep se dostává k Vltavě. |
| Most přes Vltavu, 95 metrů vysoký, 813 metrů dlouhý. |
| Severně od Klecan se napojuje na dálnici D8. |
| Z Klecan po 4 kilometrech rozšířené dálnice D8 do Březiněvsi. |

Zdroj: MD a Aktuálně.cz

Tři mosty, tři tunely

Ministerstvo dopravy dosud prosazovalo jižní trasu přes Suchdol a Dolní Chabry, která počítá se třemi mosty a třemi tunely. Hlavní most přes Vltavu a jeden z tunelů přitom mají být dvoupatrové.

Levnější trase, která vede severně od Tuchoměřic, Velkých Přílep a Řeže, stačí jediný most přes Vltavu. Pro motoristy, kteří míří z Ruzyně do Březiněvsi však bude o osm kilometrů, tedy o třetinu delší.

Informaci o studii, která srovnává obě varianty, získalo Aktuálně.cz ze dvou nezávislých zdrojů. Potvrdil ji také starosta Prahy-Suchdola Petr Hejl.

"Víme o tom, že studie byla doručena ministerstvu dopravy. Požádáme, aby nám ji poslali," řekl starosta. Suchdolská samospráva se už delší dobu snaží zabránit stavbě jižní trasy.

Ministerstvo v rozpacích

Mluvčí ministra dopravy Karel Hanzelka studii o srovnání obou variant však zatím nemůže poskytnout. "Nepodařilo se mi získat informaci o jakékoli podrobné studii na toto téma, kterou by ministerstvo v nějaké nedávné minulosti zadalo nebo již obdrželo," vysvětlil Hanzelka.

Studii podle něho nemá ani ministrův náměstek Jiří Hodač, který je odpovědný za dopravní investice. "Pan náměstek to osobně řekl kolegovi," upřesnil mluvčí.

Společnost Mott&MacDonald nedává informace o žádných studiích pro své obchodní partnery.

Aktuálně.cz má ovšem k dispozici dopis ministra životního prostředí Martina Bursíka z 13. července, který existenci studie potvrzuje. "V případě severozápadního segmentu okruhu Prahy (R1) nyní skutečně probíhá expertní srovnání severní a jižní varianty, objednané Ministerstvem dopravy," odpověděl Bursík na interpelaci senátora Martina Mejstříka.

Tři Řebíčkovy podmínky

Přesné zadání studie popsal už 15.ledna ministr Řebíček v dopise suchdolským zastupitelům.

"Severní variantu budeme prosazovat za předpokladu, že se prokáže, že investiční náklady severní varianty včetně nákladů vyvolaných budou výrazně nižší, že nedojde k výraznému prodloužení časového horizontu zprovoznění tohoto segmentu Silničního okruhu kolem Prahy a že severní varianta půjde realizovat v blízkosti Ústavu jaderného výzkumu Řež.

Pokud se jediný z těchto bodů na základě expertního vyhodnocení neprokáže, budeme i nadále sledovat realizaci jižní varianty," stojí v dopise.

Podle informací starosty Hejla i Aktuálně.cz splňuje severní trasa všechny Řebíčkovy podmínky, včetně bezpečnosti dvou malých jaderných reaktorů v Řeži.

Platit má Evropská unie

Studie může sehrát důležitou roli při jednání České republiky s Evropskou komisí o dopravních dotacích v letech 2007-2013. Brusel by měl Čechům během sedmi let poslat na dopravní stavby 5,7 miliardy eur. Operační program Doprava, podle něhož by se peníze čerpaly, se však nedaří dohodnout, protože Evropská komise požaduje přesný seznam tzv. "velkých projektů". Tyto projekty pak musí komise jednotlivě schválit.

Ministr Řebíček chce do velkých projektů zařadit právě jižní trasu severozápadního okruhu. V rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury pro léta 2008-2010 je pro jižní trasu plánována investice 10 miliard korun, z toho dvě třetiny má zaplatit Brusel, zbytek uhradí státní rozpočet a půjčka od Evropské investiční banky.

Co se nelíbí v Bruselu

Čeští vyjednaváci v čele s děkanem dopravní fakulty Petrem Moosem se však musí vypořádat s námitkou ředitelství Evropské komise pro životní prostředí.

Její experti zařadili severozápadní okruh spolu s rychlostní silnicí R52 spojující Brno a Rakousko a s přesunem brněnského nádraží do kategorie problematických projektů. Vadí jim, že se prosazuje trasa, která víc ohrožuje životní prostředí i zdraví obyvatel a která je přitom na první pohled o hodně dražší.

"Komise si je vědoma, že diskuse o alternativním řešení tří výše jmenovaných projektů může trvat několik let. Komparativní nezávislá studie o významu alternativních řešení pro dopravu, ekonomiku, sociální a životní prostředí by přesto měla být podniknuta. Výsledek této studie by mohl být pro komisi zajímavý, až bude projekty hodnotit," stojí ve stanovisku ředitelství pro životní prostředí.

Profesor Moos varuje před diskusí, která by zdržela evropské dotace a tím celou stavbu oddálila. Studie o severozápadní části pražského okruhu by však mohla splnit zadání Evropské komise a dokázat bruselským úředníkům, že severní trasu mohou s klidným svědomím podpořit.

TI: "Zkuste uspořit miliardy"

Nutnost diskuse o tom, jestli je možné ušetřit 10 miliard je nezbytná i podle Transparency International. David Ondráčka, který se plýtváním při dopravních investicích zabývá, tvrdí, že není možné nad studií o severozápadním okruhu mávnout rukou.

Přinejmenším musíme být schopni naplno říci: Tento konkrétní ministr nebo dokonce premiér měl možnost zabránit vyhazování veřejných peněz z okna v řádech miliard a z nějakého důvodu to neudělal. To je podle mě horší politické provinění, než kdyby si sám nechal dát úplatek," řekl Ondráčka.

Podle Ondráčky dnes opozice, média i nevládní organizace kontrolují dopravní investice málo účinně: "To dovoluje politikům, aby se dál alibisticky schovávali za kolektivní odpovědnost, složitost projektů, nedostatek času či pravomocí."

reklama

Tip: Vyberte si lepší zaměstnání!

