

## P ř e d k l á d a c í z p r á v a

Silniční okruh kolem hlavního města Prahy (SOKP) je kapacitní pozemní komunikace, jejíž hlavním účelem a cílem bude odlehčit zatížené síti městských komunikací, převést tranzitní dopravu mimo město a propojit dálnice a dopravně významné silnice vstupující do Prahy (umožní vzájemné propojení dálnic D1, D3, D5, D8 a D11 a rychlostních silnic R4, R6, R7 a R10). SOKP patří k nadřazené dopravní síti hlavního města a je součástí dopravních koridorů TEN-T/IV (Trans-European Network – Transport).

Severozápadní segment SOKP je velmi důležitý vzhledem k tomu, že v Praze neexistuje vhodná komunikace schopná zajistit dopravní vztahy mezi oběma břehy Vltavy v severní části Prahy. Tato skutečnost je státním orgánům i městu Praha již dlouho známá, a proto se realizace severozápadního úseku připravuje již od začátku 90. let.

V územním plánu hlavního města Prahy schváleném dne 9.9. 1999 je tento úsek zakotven v poloze přes Suchdol a Dolní Chabry (tzv. varianta J). Následně byla rozpracována dokumentace pro územní rozhodnutí a dokumentace o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí (EIA). Při projednávání dokumentace EIA požadovalo Ministerstvo životního prostředí (MŽP) doplnit dokumentaci o další možné varianty vedení SOKP v tomto segmentu.

MŽP vydalo dne 30.4. 2002 souhlasné stanovisko k hodnocení vlivů podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, ze kterého vyplynulo, že akceptovatelné jsou 2 varianty: kromě již známé var. J rovněž i tzv. varianta Ss. Severnější varianta Ss by byla vedená přes Vltavu u Husince - Řeže.

Ve svém stanovisku k dokumentaci EIA byla MŽP doporučena realizace varianty Ss, kterou považuje v dlouhodobém horizontu za vhodnější.

Zastupitelstvo Středočeského kraje schválilo dne 18.12. 2006 Územní plán velkého územního celku (ÚP VÚC) Pražského regionu s trasou severozápadního segmentu SOKP ve variantě J. Varianta Ss byla při projednávání konceptu ÚP VÚC Pražského regionu vyloučena vzhledem k tomu, že se prokázala její nerealizovatelnost. Byla doložena zásadní kolize trasy z jižního směru s ochranným pásmem Ústavu jaderného výzkumu v Řeži (kde se nachází funkční atomový reaktor) a při posunu severním směrem s Národní přírodní rezervací Větrušická rokle.

V současné době je varianta J stabilizována ve schváleném ÚP hl. m. Prahy, ve schváleném ÚP VÚC Pražského regionu a ve všech ÚP dotčených obcí (Horoměřice, Zdiby).

V lednu 2007 bylo požádáno o vydání rozhodnutí o umístění stavby SOKP 518 Ruzyně – Suchdol a 519 Suchdol – Březiněves.

Odpůrci varianty J, převážně z řad zástupců MČ Praha – Suchdol, MČ Praha – Dolní Chabry a některých občanských sdružení, plnohodnotně využívají stávající legislativy a protahují přípravu této významné stavby. Většinu jejich argumentů a odvolání se již podařilo vyvrátit či překonat. Na základě jejich neustálého napadání stavebně - technického řešení stavby (zejména mostu přes Vltavu), byly veškeré aspekty stavebního i technického řešení expertně posouzeny, podklady a průkazy násobně doplňovány a prohlubovány tak, aby při dalších stupních přípravy stavby nebyla dána žádná možnost dalšího zpochybňování stavby.

O způsobu financování staveb SOKP 518 Ruzyně – Suchdol a 519 Suchdol – Březiněves není definitivně rozhodnuto. Předpokládá se spolufinancování z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury spolu s úvěrem od EIB. Plánovaná cena obou staveb 518 a 519 je 28,2 mld Kč. V případě spolufinancování z fondů EU lze předpokládat, že cca 70 % bude hrazeno z těchto fondů a cca 30 % rozpočtu SFDI. Z toho vyplývá, že z rozpočtu SFDI by bylo hrazeno pouze cca 8,46 mld. Kč.

Při porovnání obou variant J a Ss z hlediska základních charakteristik je zřejmé, že varianta Ss je o téměř 9 km delší a její stavební náklady jsou o více než třetinu vyšší než u varianty J.

Celkové investiční náklady varianty Ss jsou stanoveny pouze odborným odhadem, jelikož varianta byla rozpracována pouze na úroveň technické studie. Přesto se dá očekávat, že varianta Ss bude o třetinu dražší než varianta J.

Vzhledem k tomu, že pro variantu J je zpracována dokumentace EIA se souhlasným stanoviskem MŽP, je schválena ve všech dotčených územních plánech a svou menší vzdáleností od hl. m. Prahy efektivněji zajistí převedení dopravy ze zatížené sítě městských komunikací mimo město či na jeho okraj, doporučuje sekce investic a dopravní infrastruktury Poradě ministra dopravy předložený materiál schválit.

### Severozápadní část SOKP (st. 518 a 519)

	varianta J v trase Ruzyně - Suchdol - Březiněves	varianta Ss v trase Ruzyně - Řež - Zdiby - Březiněves
Kategorie	MR 34/100	MR 34/100
Délka	16,4 km	25,13 km
Stavební náklady	13,364 mld. Kč	18,323 mld. Kč
Celkové investiční náklady	28,2 mld. Kč	37,46 mld. Kč ( <b>Odhad</b> )
Vztah k - územním plánům	zakořena v ÚP hl. m. Prahy, ÚP VÚC Pražského regionu, ÚPo Horoměřice, ÚPo Zdiby	nezahrnuta v žádném ÚP
- ochraně ŽP	akceptovatelná	akceptovatelná - doporučena MŽP
Stav přípravy	Vypracován čistopis DÚR Zahájeno územní řízení	Technická studie
Možná realizace	2008 - 2012	xxx