

# Studie proveditelnosti stavby silničního okruhu na severozápadě Prahy

(osnova zadání)

Silniční okruh okolo Prahy je dopravní stavba evropského významu – součást dopravní sítě dálkových tras. V současné době zásadní rozhodnutí spočívá ve volbě optimální trasy k realizaci. Nejde již o hledání trasy, ale o dokončení objektivního vyhodnocení a porovnání dvou variant (ozn. „J“ a „Ss“), které vzešly z dosavadního projednání. Všechny zásadně důležité aspekty nebyly zatím dořešeny uspokojivě a spolehlivě. Přitom rozhodnutí o realizaci je význačně společensky závažné z hlediska trvalého ovlivnění krajiny a sídelní struktury, zdravotních rizik, bezpečnosti provozu, optimálního užívání a v neposlední řadě využití velkých veřejných finančních prostředků.

Pro zpracování studie proveditelnosti je právě vhodná doba. Bylo provedeno posouzení vlivu variantních tras na životní prostředí (EIA). Dosud neproběhlo žádné správní řízení. Územní plán hl. m. Prahy obsahuje variantu „J“, ovšem porovnání s variantou „Ss“ nebylo v rámci jeho projednání provedeno, jednak proto, že v době zpracování návrhu územního plánu ještě nebyla navržena, a ani nemohla být uvažována, neboť není v území hlavního města. Koncept územního plánu VÚC Pražský region obsahuje obě varianty a je ve stavu před vydáním souborného stanoviska. Vyhotovení studie proveditelnosti by mohlo významným způsobem přispět k volbě optimální varianty právě i v rámci ÚP VÚC. Studie proveditelnosti by měla navázat na výsledky posouzení EIA a vyhodnotit i další velmi důležité okolnosti, které při projednávání územně plánovacích dokumentací ani EIA nemohly být a nebyly řešeny vůbec nebo dostatečně.

Studie proveditelnosti by měla porovnat obě varianty trasy silničního okruhu na severozápadě Prahy v dlouhodobém časovém horizontu a nejen v podrobnosti jednotlivých variant ale i v širších souvislostech. Obě varianty by měly být maximálně optimalizovány (např. minimální nezbytné parametry s ohledem na odhadnuté dopravní zatížení) a zároveň by neměly být pominuty např. některé negativní okolnosti s trasou související.

Kromě standardního obsahu studie proveditelnosti podle doporučených metodik a osnov by tato studie měla zejména posoudit:

- finanční hledisko (stavební náklady, provozní náklady, odčerpání částky ze státních prostředků na budování infrastruktury, potažmo celkových veřejných prostředků, průchodnost získání prostředků EU pro tu kterou variantu ...)
- zahrnout důsledně všechny stavební objekty v trasách (tunel, mosty, vzduchotechnika atd.)
- zahrnout všechny vyvolané a související investice – přivaděče, doplňující místní spojení přes Vltavu (nizkovodní most pro spojení Dejvice – Bohnice, který je uvažován při variantě „Ss“ ale i při variantě „J“ (viz ÚP HMP) – přitom preferovat spojení MHD), protihluková i další technická opatření (retence, úpravy vodních toků, náhrady studní (a vůbec ztráty při poškození podzemních vod), náklady na veškeré terénní práce a izolační zeleň, náklady na nezbytné úpravy provozně souvisejících komunikací s ohledem na jejich zatížení při té které variantě (např. plánovaná opatření v ulici Jugoslávských partyzánů).
- zvážit rentabilnost tras ve vztahu k plánovanému úseku městského okruhu od ústí Strahovského tunelu přes Letnou na Pelc-Tyrolku s ohledem na ovlivnění sídelní struktury severozápadního segmentu města spolupůsobením tras MO a SO a s ohledem na dosavadní dopravní zatížení tohoto segmentu města (počet zdrojů a cílů).

- zahrnout ovlivnění nákladů na další infrastrukturu – např. výstavbu plánovaného aglomeračního okruhu v oblasti (přitom zvážit racionální možnost peáže části AO s variantou „Ss“ v úseku od Velkých Přílep k R7 (viz trasa „T“ posouzení EIA jako možná trasa AO)
- zohlednit možnosti využití trasy variant SO jako obchvaty obcí (jejichž výstavbu by nepochybně vyvolalo zvýšení dopravní zátěže jimi projíždějící v radiálních tazích po vybudování SO
- naopak zvážit nezbytnost ovlivnění stávající infrastruktury – např. překládku železniční trati severozápadně od Tuchměřic při variantě „Ss“, optimalizovat peáž varianty „Ss“ se silnicí R7, uvažovat možnost bez peáže trasy „Ss“ s D8 (jak navrhuje koncept ÚP VÚC) – resp. posoudit možnost s peáží i bez ní.
- do posouzení zahrnout finanční náklady a ovlivnění životního prostředí nutnou likvidací přebytku horniny v té které trase.
- zahrnout náklady na průzkumné práce (např. geologické) a monitorování.
- zahrnout náklady na výkupy pozemků a demolice
- vyhodnocení vlivů za zdraví obyvatel podle aktuálních zákonných norem (znečištění ovzduší podle novely zákona o ochraně ovzduší 86/2002 Sb. (platnost od 1.6.2003) a nařízení vlády č. 351). Přitom uvažovat synergické vlivy znečištění ovzduší z automobilové a letecké dopravy a synergické vlivy hluku z automobilové a letecké dopravy v oblasti v kontextu s plánovaným rozšířením letiště Ruzyně. Přitom řádně uvažovat budoucí zatížení trasy mezinárodní nákladní i osobní dopravou po dobudování mezinárodní sítě (nepodceňovat zřejmý očekávaný nárůst tranzitu)
- bezpečnost provozu (zejména s ohledem na slučování tranzitního provozu s provozem městským i s ohledem na jízdní pohodu (např. návaznost tunelového úseku na vysoký most)
- zvážit možnosti operativních náhradních tras při havárii nebo výluce
- zvážit četnost pravděpodobných výluk z důvodu poruch nebo údržby (viz Strahovský tunel)
- posoudit vojenské a bezpečnostní hledisko tras
- posoudit dodržení návrhových norem kategorie této silniční stavby
- posoudit pravděpodobnost možnosti konstrukčních a provozních vad (viz předpolí Barrandovského mostu)
- ohodnotit škody na neobnovitelných zdrojích
- posoudit přípustnost prakticky neodvratné suburbanizace okolí trasy SO a rozdílného působení tohoto jevu s ohledem na vzdálenost od okraje města
- oproti tomu uvažovat ovlivnění sídelní struktury i rozvojových možností obcí v oblasti a rozvojových možností okraje hlavního města – i jako rekreačního zázemí pro přetížené centrum
- vyhodnotit soulad záměru i externalit s normami a předpisy EU
- vyhodnotit dosavadní i očekávané právní závady (zejména z hlediska právních souvislostí v územně plánovací problematice)
- projednatelnost ve správních řízeních (včetně očekávaných reakcí veřejnosti a místní samosprávy)
- zvážit odhad možného budoucího vynuceného navyšování nutných finančních prostředků na realizaci s ohledem na technickou náročnost staveb a možné ovlivnění např.

geologickými podmínkami (viz zkušenosti s navyšováním rozpočtu oproti proponovaným nákladům u obdobných staveb (úsek MO Mrázovka, úsek SO Třebonice – Ruzyně).

Naléhavost potřeby vyhotovení studie proveditelnosti vyplývá i z nedávných zjištění NKÚ ČR (kontrolní zprávy č. 02/10 a č. 02/13), týkajících se rozvoje dopravních sítí a výstavby pozemních komunikací v České republice. Náklady na studii proveditelnosti jsou zcela zanedbatelné ve srovnání s výší prostředků, které jsou používány pro realizaci stavby – dle zjištění NKÚ často nevhodně a to i v důsledku nedostatků a pochybení právě ve fázi rozhodování a nedostatečného zpracování podkladů k němu. Důsledně a objektivně vyhotovená studie proveditelnosti může zásadním způsobem přispět k volbě optimální trasy i racionálnímu využití značných finančních prostředků, předejít nevratným chybám v rozhodování, nepříjemným zjištěním až v průběhu realizace, a v důsledku může předejít trvalému poškození životního prostředí, zdraví obyvatel i mrhání veřejnými prostředky.

Z těchto důvodů je nezbytné, aby vyhotovení studie proveditelnosti garantovaly ústřední orgány státní správy. Orgány samosprávy (hl. m. Prahy resp. Středočeského kraje) rozhodují schválením územně plánovací dokumentace o možném využití území a mohou při tom zohlednit mimo jiné i různé rozvojové aktivity nebo řešení vlastních obtíží (např. nezvládnutí enormního nárůstu individuální automobilové dopravy v hlavním městě), ale nemusí při tom zvažovat přijatelnou výši nákladů, neboť stavba silničního okruhu není financována z rozpočtů samosprávných celků, ale je financována státem, resp. zřejmě se snahou o podporu prostředky EU. Mnohé zkušenosti s dosavadního řešení problematiky silničního okruhu na severozápadě Prahy vedou k požadavku, že kvůli zaručení objektivnosti je nezbytné, aby vyhotovením studie proveditelnosti nebyla pověřena organizace spojená s projednáváním, projektováním a realizací, nebo organizace a osoby zatížené předchozími vyjádřeními. Je zapotřebí minimalizovat vlivy úzkých politických zájmů a komerční tlaky realizačních firem. Jako nezbytné se jeví ustavení společné komise MDS a MŽP s možností účasti zástupců veřejnosti pro posouzení výsledků studie proveditelnosti.

září 2003