

Situace příprav pražského silničního okruhu

Výsledky posouzení stavby na životní prostředí (EIA) jednoznačně prokázalo vhodnost trasování mimo Suchdol, ale odpovědní to zatím nevnímají

Vedení pražského magistrátu prosadilo v druhé polovině 90.let minulého století do svého územního plánu suchdolskou variantu (tzv.varianta **J**) dálničního okruhu na severozápadě Prahy. Ta vychází z bývalého dopravního systému ZÁKOS, který se stal známým zejména magistrálou vedenou přes Václavské náměstí a je jasné, že např. v otázce tranzitního provozu rozhodně nepočítal s otevřením hranic komunistického státu.

Určujícím bodem dálničního okruhu v naší oblasti je přemostění Vltavy, a to jak z hlediska tranzitního tak z hlediska městského provozu. Tento úsek má nejen pomoci pražské dopravě, ale je také součástí tzv. IV. multimodálního transevropského koridoru (*Berlín - Istanbul s odbočkou na Norimberk*) a jako takový má být financován také z fondů EU.

V rámci pokračujících příprav byla suchdolská varianta **J** posuzována z hlediska vlivu na životní prostředí (EIA) a také se o ní hovořilo na besedě s občany 31.5.1999 v aule ČZU na Suchdole za účasti primátora J. Kasla a ministra životního prostředí P. Kužvarta. Přímou během diskuse ministr uznal námítky veřejnosti, že při návrhu trasy okruhu nebyly dostatečně posouzeny jiné varianty, a aby napravil úmyslnou administrativní chybu magistrátu, vyzval k vymezení tras, které by pak byly posouzeny srovnatelně s variantou **J** v novém kole EIA.

Toto nové a již variantní posouzení prokázalo oprávněnost připomínek a dnes jsme v situaci, kdy lze reálně uvažovat o alternativě suchdolského řešení, alternativě mnohem šetrnější k životnímu prostředí, která je z čistě dopravního hlediska plně srovnatelná s oficiálně propagovanou variantou **J**.

Současná dokumentace EIA celkem objektivně hodnotí jednotlivé varianty a v rámci závěrů jednotlivých odborných kapitol uvádí věcná srovnání, která celkově vyznívají pro variantu **Ss**, která se odklání od kladenské dálnice za Tuchoměřicemi obchází Velké Přílepy a překračuje Vltavu mezi řežským areálem a Větrušickou roklí a nad Klecany se připojuje na teplickou dálnici. Celkový závěr autorů EIA je však přece jen poplatný politické objednávce a v rozporu s dílčími kapitolami při klání se k trase **J**. Proto je také rozdíl ve stanoviscích těch, kteří dokumentaci alespoň prolistovali a těch ostatních.

Zde Vám uvedeme výňatky ze stanovisek některých institucí (*kompletní stanoviska jsou k dispozici u autora či u pana starosty*):

Magistrát hl.m. Prahy - odbor životního prostředí

- *Trasa J vede přes Suchdol v tunelu, ale negativní dopady emisí z portálů i z výdechů se obce bezprostředně dotýkají. Trasa varianty Ss prakticky nekoliduje s obydlými oblastmi, je však do určité míry vzdálena od okraje města.*
- *Varianta J je označena jako nejkratší. To ovšem nedává objektivní obraz o délce jízdy automobilů po jednotlivých variantách. Pro dopravu pojiždějící po řešeném úseku SO s příjezdem nebo odjezdem po D8, jejíž podíl bude velmi významný, se již délka trasy mezi variantami J a Ss prakticky neliší.*
- *Při zvažování této varianty je nutno mít na paměti, že obchvat Prahy se ve stávající struktuře dálničních tahů a za dané terénní konfigurace v Evropě stane s vysokou mírou pravděpodobnosti součástí výhodné, a proto velmi zatížené evropské spojnice sever-jih. Lze zde tedy oproti stávajícímu stavu očekávat veliký nárůst těžké tranzitní dopravy.*
- *Vypočtené hodnoty nezahnují imisní pozadí lokality. Krátkodobé imisní koncentrace NOx zde dosahují výrazně nadlimitních hodnot. Znamenalo by to pro rezidenty několikanásobné zhoršení kvality ovzduší oproti stávajícímu stavu.*
- *Varianta Ss: Vzhledem k trasování varianty Ss mimo obytná území nedochází jejím vlivem k žádnému významnému zvyšování koncentrací škodlivin v obytných lokalitách.*
- *Pokud tedy průměrný rozdíl ve zlepšení koncentrací NOx na těchto komunikacích (na hlavních komunikacích v Praze) je mezi variantami J a Ss na úrovni 1-1.5 ug/m³, činí jen asi 1% reálné hodnoty a jedná se tedy o rozdíl nepodstatný.*
- *Kromě toho se domníváme, že předpoklad autorů o významnějším odlivu vnitropražské dopravy na silniční okruh je pravděpodobně nereálný. Bylo by možno ho očekávat asi jen v případě kolapsu vnitřní dopravy.*

- Za nejvhodnější považujeme a k realizaci doporučujeme variantu Ss.
- Za nevhodnou z hlediska ochrany ovzduší naopak pokládáme variantu J, která prochází přímo středem městské části Suchdol.

Krajský hygienik Středočeského kraje

- Z hlediska ochrany veřejného zdraví před hlukem je ovšem nutno v dalším postupu přípravy realizace této akce prosazovat variantu "Ss" oproti variantě "J".

Magistrát hl.m. Prahy - odbor dopravy

Na SZ část silničního okruhu jsou kladeny následující požadavky:

- propojit jednotlivé dálnice a silniční radiály vnější komunikační sítě
- převést veškeré tranzitní dopravy
- rozvádět vnější dopravy se zdrojem nebo cílem v Praze
- zabezpečit část vnitroměstských tangenciálních vztahů, kterými se dnes realizuje jedině možné dopravní spojení mezi sousedními městskými částmi na levé a pravé straně Vltavy na severu Prahy.

Tyto požadavky v celém rozsahu splňuje toliko varianta J. V ostatních variantách nejsou ošetřeny předmětné tangenciální vztahy.

Z doložených dopravně inženýrských podkladů k dokumentaci EIA, zpracované v loňském roce vyplývá, že varianta "J" i varianta vzdálenější, tzv. "Ss" jsou z hlediska dopravního zatížení na většině úseků komunikací i především v centru Prahy rovnocenné.

Rozdíly jednoznačně ukazují na chybějící tangenciální spojení mezi sousedními MČ na severu Prahy, které neřeší varianta "Ss" a přitom ani ve variantě "J" není toto vnitroměstské tangenciální spojení zdaleka optimální, jelikož tato varianta předpokládá vnitroměstské spojení dlouhými přivaděči přes dálniční most v Suchdole (na SO) a zbytečně zatahuje dálniční okruh do souvisle zastavěných okrajových částí Prahy.

Česká inspekce životního prostředí (ČIŽP) - oddělení ochrany přírody

- Souhrnně lze říci, že posouzení vlivu stavby jednotlivými zpracovateli je provedeno v souladu s požadavky zákona č. 244/1992 Sb. avšak závěry učiněné z těchto zjištění jsou s nimi v naprostém rozporu. Varianta označená jako "J" je jednoznačně nejhorší a proto doporučujeme ve stanovisku o hodnocení vlivů tuto variantu nedoporučit.

Ministerstvo životního prostředí - ochrana ovzduší

- K variantě J: Lze s jistotou očekávat, že zde budou překračovány stanovené imisní limity a proto považujeme variantu "J" z hlediska ochrany ovzduší a zdravotních rizik obyvatelstva, oproti doporučení předložené dokumentace, za nepřijatelnou.
- Vliv na zlepšení kvality ovzduší v Praze je odhadován podle množství dopravní zátěže, které by jednotlivé trasy z vnitroměstského prostoru převzaly. Podle předpokladu dokumentace by v tomto směru lépe vyhověla trasa "J" oproti trase "Ss". Rozdíl dle modelového výpočtu však není natolik podstatný, aby byl důvodem k nadlimitnímu přetížení diskutovaných oblastí. Navíc předpoklad odvedení městské dopravní zátěže na vnější okruh je hypotetický, neboť praxe dokazuje, že nové trasy spíše indukují novou dopravní zátěž a snížení původní zátěže závisí více na dopravních omezeních v centrálních částech Prahy

Ze stanovisek orgánů státní správy se tak jeví jako jednoznačně nejvhodnější varianta "Ss", která zároveň dostatečným a srovnatelným způsobem jako magistrátem protěžovaná varianta "J" plní požadované dopravní funkce, aniž by do města zbytečně zaváděla masivní mezinárodní tranzitní dopravu, nevratně devastovala cennou příměstskou krajinu a nepřijatelným způsobem zhoršila životní prostředí obyvatel Prahy.

Pro ilustraci lze také uvést "nedopravní" hledisko z dopisu ministra Grégra (MPO) ministru Šlingovi (MDS):

- "...existuje celá řada důvodů, proč je nejvhodnější umístit severozápadní část okruhu dále od Prahy (tzv. varianta "Ss"). mohu doložit zájem investorů o toto území. Výrazně se tak zvýší šance na posílení zaměstnanosti v této části Středočeského kraje

A jak se k problematice staví volené instituce? Zastupitelstvo Suchdola již od ledna roku 1990 odmítá myšlenku vést středem obce okruh směřující k šestiproudé panevropské dálnici. K jejich odporu se připojila zastupitelstva Dolní Chaběr. (Ve stejném duchu vystupují také občanské iniciativy a sdružení zmíněných městských částí.)

Ze stanoviska MČ Praha Suchdol vybíráme:

1. V posouzení se zcela nedostatečně rozpracován vliv na okolí během výstavby. V kapitole "Stavební činnost" je uveden ve variantě **J přebytek výkopku zeminy 4.491.000 m³**, což **15x více než u varianty Ss**. Místo jakéhokoliv posouzení a porovnání variant v tomto aspektu je pouze řečeno, že návrh míst uložení a způsob přepravy odpadu (např. využití lodní přepravy po Vltavě) musí být upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace. Problém obrovského technického, ekonomického a ekologického rozsahu je pojednán jako naprosto bezvýznamný detail, který bude "upřesněn" později a vůbec se nepromítá do multikriteriálního hodnocení. **Takřka 4,5 mil. kubických metrů znamená cca 500.000 plně naložených vozidel, či 5 – 6.000 říčních nákladních člunů.** Jen cena za nákladku, přepravu a uložení tohoto odpadu by se pohybovala ve řádu desítek či stovek milionů Kč, ale **v řádu miliard Kč.** Dokumentace tento faktor zjevně nezahrnuje do odhadovaných nákladů jednotlivých variant. **Dodatečná ekologická zátěž působící po dobu výstavby, t.j. 3 až 5 let (prašnost, hluk a exhalace, nadměrná zátěž dopravních cest apod.) není vůbec zhodnocena.**
2. Chceme důrazně upozornit na **výrazné ovlivnění hladiny spodní vody (hladiny ve studních) vlivem drenážního efektu tunelu u varianty J v oblasti Suchdola.** Jak se uvádí ve studii, mnoho domovních studní, které mají pro místní obyvatele značný ekonomický význam, **zcela ztratí vodu a nebo se jim hladina sníží o několik metrů.**

Lze také uvést usnesení rady nového Středočeského kraje k současné EIA: "Rada kraje pro projednání souhlasí s předloženou zprávou týkající se hodnocení vlivů na životní prostředí pro stavbu SO kolem Prahy - úsek Ruzyně - Březiněves- stavby 518,519 a ukládá hejtmanovi kraje vydat vsamostatné působnosti vyjádření pro MŽP ve smyslu doporučení varianty Ss."

Rozhodujícím v celé věci je však pražské zastupitelstvo. To upřednostňuje variantu J s úsudkem, který ani nevnímá nové návrhy tras, ignoruje výsledky jejich posouzení, odráží nezáměr o věcné argumenty a který je ve vleku Rady, primátora a úředníků magistrátu ovlivněn politickou hlasovací aritmetikou.

Ing Petr Hejl
radní MČ Praha Suchdol
OS PŘISO
e-mail: petr.hejl@atlas.cz
tel.: 20 92 02 53

Ing. Libor Homuta, CSc
OS PŘISO