

Suchdolský zpravodaj - **Nic není rozhodnuto!**

Zastupitelstvo MČ Praha Suchdol požadovalo od začátku devadesátých let ve svých usneseních týkajících se dálničního okruhu, aby byly posouzeny i jiné varianty jeho vedení. Praha však tento názor bohorovně přehlížela a předloni, 9.9.1999, s pomocí právních klíčků a výjimek v rozporu se stále platným plánem Pražské a středočeské aglomerace (VÚC), podle něhož je dálnice vedena přes Roztoky, prosadila svůj územní plán jako plán obce, který se nemusí řešit variantně a ani se nemusí posuzovat z hlediska vlivu na životní prostředí.

Až nyní - na základě rozhodnutí ministra Kužvarta po veřejné schůzi v aule ČZU v květnu 1999 - se hodnotilo několik variant za stejných podmínek v rámci posuzování vlivu stavby na životní prostředí (posudek EIA). A jak jednoznačně vyplývá ze stanovisek dotčených orgánů státní správy (viz internetové stránky www.mujiweb.cz/www/szokruh), **je varianta „Ss“ severozápadního segmentu dálničního okruhu kolem Prahy ekologicky výrazně výhodnější a za určitých podmínek dopravně zcela srovnatelná s variantou „J“**. Ty podmínky jsou zcela jednoduché a vyplývají z již zmiňovaného Územního plánu Prahy - výstavba městského okruhu v segmentu od strahovského tunelu po Pelc-Tyrolku a vybudování nízkého mostu mezi Prahou 6 a Prahou 8, který by sloužil především pro městskou hromadnou dopravu (bus a tram).

Jak vyplývá z vládních usnesení a z mezinárodních smluv, je silniční okruh (SO) kolem Prahy budován jako součást transevropské dálniční sítě - t.j. je integrován do IV. multimodálního koridoru z Berlína do Istanbulu s odbočkou na Norimberk. Ministerstvo dopravy ve svých strategických dokumentech uvádí pro pražský silniční okruh jako základní charakteristiku **oddělení tranzitní dopravy od místní**. Tedy jeho prioritní funkcí je **Prahu před tranzitní dopravou ochránit**, t.j. propojit dálnice, rychlostní silnice a další silnice I. třídy sbíhající se paprskovitě do Prahy mimo její zastavěné území. Dále má rozvádět dopravu se zdrojem nebo cílem v Praze tak, aby se jí většina uskutečnila mimo město a cesta zastavěným územím byla co nejkratší. Sloužit vnitroměstským dopravním vztahům je však jen podružná úloha SO, to je funkcí městského okruhu a dalších důležitých městských komunikací. Prosazením varianty "J" by se zbytečně zavedla masivní tranzitní doprava do Prahy, suchdolský dálniční most přes Vltavu by zároveň s přivaděči z Dejvic tvořil "městský pseudookruh".

Z údajů uvedených v dokumentaci EIA hovoří ve prospěch trasy „Ss“ m.j. tyto skutečnosti: Trasa „Ss“ neprochází intravilánem zastavěného území (Suchdol); neprochází třemi přírodními památkami v drahocenném zeleném příměstském pásu na okraji Prahy (Sedlecké skály, Zámky - v kterých by měl stát most, Drahaňská rokle a Čimická údolí - to by se mělo pro změnu trochu zasypat).

Při výstavbě trasy „J“ by se muselo někam odvézt 4.5 mil. m³ přebytečné zeminy (prý do Máchova jezera - zbude tam jen malá louže); vzduchotechnika suchdolského tunelu bude spotřebovávat 10x až 20x větší příkon elektřiny (3,6 až 6 MW v závislosti na délce tunelu) než osvětlení ve variantě „Ss“. Umístění dálničního mostu šest kilometrů od Staroměstské radnice ve variantě „J“ nahrává vzniku nové severojižní magistrály: jízdu po dálničním okruhu bude možné zkrátit ze suchdolského mostu přivaděčem Na Rybářce, ulicí Jugoslávských partyzánů přes Vítězné náměstí, Prašný most a skrz strahovský tunel a tunel Mrázovka na Barandovský most.

Náklady uváděné v dokumentaci EIA stavby 518 a 519 na realizaci varianty „J“ (8.925 mld. Kč) a varianty „Ss“ (8.655 mld. Kč) jsou téměř shodné, ale u varianty „J“ v nich nejsou započítány náklady na likvidaci přebytku 4.5 mil. m³ zeminy. Stát či potažmo Evropskou unii (ta by měla uhradit až 75% nákladů z fondu ISPA) by výstavba varianty „J“ přišla minimálně o 1.5 až 2 miliardy draže než výstavba varianty „Ss“. Za tyto peníze by se jistě dal postavit naplánovaný nízký most v Podbabě a ještě by zbyly.

Co nás nyní čeká?

V druhé polovině října proběhne veřejné projednání posudku EIA, tedy přístupné pro všechny. Na konci celého posouzení musí Ministerstvo pro životní prostředí vypracovat své stanovisko. Během září až prosince se musí Zastupitelstvo středočeského kraje a jeho úředníci rozhodnout, zda do konceptu svého územního plánu zahrnou také variantu "Ss". Přitom musí čelit organizovanému odporu obcí, kolem kterých varianta "Ss" prochází. Ovšem tento odpor není podložen příliš pádnými

argumenty, kromě toho, že to tam nechťejí a že tam mají naplánovanou výstavbu domů (Lichoceves, Velké Přílepy). Výjimku tvoří Horoměřice, které si přejí variantu "J", jelikož za kanalizaci a plyn již prodaly či vyměnily pozemky podél budoucí dálnice na výstavbu supermarketů. Trasu "J" nám také přejí ty obce, kolem nichž ani trasa "J" ani trasa "Ss" neprochází (Roztoky, Únětice).

Dále nás čeká ještě několikaleté brodění se v blátě. Magistrát totiž přiděluje peníze na výstavbu inženýrských sítí a komunikací v naší městské části jen velmi omezeně, protože nesouhlasíme s přivaděči a dálnicí středem obce. Naposledy nám pan primátor sliboval handl při setkání v aule ČZU v květnu 1999. Obdivuji Vaší trpělivost.

Nezalekněte se lživých kampaní organizovaných na povel pana primátora (viz zápis jednání pražského zastupitelstva z 26.4. letošního roku: "*Prosím přítomné zástupce Prahy 6,7 a 8, aby zahájili petiční akce pro stavbu mostu na silniční okruh, jako to udělala Praha 5.*").

Nic není rozhodnuto! Pražský plán je jen plán obce a není-li nyní v souladu se starým platným plánem, jistě se bude muset podřídit novému středočeskému plánu VÚC. Apelujte na své zastupitele, ovlivňujte pražské i středočeské politiky, poslance a ministry. Každý, kdo se v tomto nerovném zápase může angažovat, je důležitý (celostránkový inzerát v Metru za cca 50 000 Kč si nemůže dovolit každý - pochybuji, že pan primátor nebo můj jmenovec náměstek primátora Martin Hejl takové inzeráty se zavádějícími informacemi platí ze svého).

Náš postoj je podložen stanovisky orgánů státní správy, ministerskými, vládními a evropskými dokumenty. Jsme pevně přesvědčeni, že investor nakonec bude respektovat výsledky posouzení EIA, že bude respektovat evropské směrnice a vládní dokumenty týkající se financování a realizace transevropských dálnic, zvolí variantu „Ss“ a tím urychlí výstavbu tolik potřebného dálničního okruhu kolem Prahy.

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