

INFORMACE

Informace pro občany Prahy - Suchbátka a Sedleč

• číslo 5/01

Městská část Praha - Suchbátka

Oznámení

**Veřejné projednání posudku k dokumentaci o posuzování
vlivů na životní prostředí k navrhovanému záměru**

**Silniční okruh kolem Prahy,
stavby 518 a 519 Ruzyně – Březiněves**

se koná

ve čtvrtek 6. prosince 2001 od 17.00 hod.

**v aule České zemědělské univerzity,
Kamýcká 129, Praha 6 – Suchbátka**

**Do posudku lze nahlédnout na Úřadě MČ Praha – Suchbátka
v kanceláři starosty, č. dveří 103, od 24. 10. do 6.12. 2001 a
to v pondělí a ve středu od 8 do 11 hod. a od 13 do 17.30 hod.,
v ostatní dny po telefonické domluvě na tel.č. 2092 0280.**

Vážení spoluobčané,

využijte svého práva zúčastnit se veřejného projednání posudku EIA (vlivu stavby silničního okruhu na severozápadě Prahy na životní prostředí) v aule ČZU. Jednání není časově omezeno, každý musí mít možnost se vyjádřit. Nedejte se zastrašit masivní kampaní pana primátora, která se zakládá na překroucených a nepravdivých informacích. Dálniční okruh má především chránit Prahu před tranzitní dopravou, dále má usnadnit rozvedení dopravy, která v Praze

končí či začíná, a konečně má umožnit propojení okrajů města. Tyto všechny funkce plní jak varianta vzdálenější („Ss“), tak i varianta vedená přes Suchdol („J“). Ovšem, jak také vyplývá z příloženého závěru posudku, je varianta „Ss“ ohleduplnější k přírodě a obyvatelům okolních obcí, je také levnější (asi o 2 miliardy Kč), a má až dvacetkrát levnější provozní náklady.

Posudek

Posudek byl zpracován oprávněnou osobou RNDr. Vojtěchem Vyhnálkem, CSc. (osvědčení odborné způsobilosti MŽP č.j. 2721/4692/OEP/92/93) v říjnu 2001.



Závěry posudku

Dokumentace byla zpracována dostatečným způsobem a přinesla nezbytné podklady pro vyhodnocení variant, identifikaci variant vhodných pro další přípravu, zpracování posudku a formulaci návrhu stanoviska. Chybějící podklady pro zpracování posudku zajistil oznamovatel nebo je doplnil přímo kolektiv zpracovatelů dokumentace.

Jako akceptovatelné jsou v závěru posudku vyhodnoceny varianty J a Ss. Mezi těmito variantami jsou z hlediska vlivů na životní prostředí následující významné rozdíly:

1. Varianta Ss vykazuje významně menší negativní vlivy na životní prostředí přímo v trase a v bezprostředním okolí než varianta J.
2. Varianta J vykazuje významně větší negativní vlivy na životní prostředí přímo v trase a v bezprostředním okolí než varianta Ss. Při splnění podmínek stanovených v posudku a uvedených v návrhu stanoviska však lze realizaci varianty J připustit.
3. Důvodem, proč se uvažuje o realizaci varianty J, když je ve vlivech na životní prostředí přímo v trase a v bezprostředním okolí významně horší než varianta Ss, je skutečnost, že bude mít větší pozitivní přínos pro dopravní a imisní situaci v Praze.
4. Větší pozitivní přínos varianty J pro dopravní situaci a imisní charakteristiky v Praze byl prokázán pro dopravní zátěže v roce 2010, které zpracoval Ústav dopravního inženýrství hl.m. Prahy (ÚDI).
5. Trendy v rozdílu dopravních zátěží mezi variantami J a Ss potvrzují do určité míry hodnoty dopravních zátěží, které zpracoval v rámci územního plánu hl.m. Prahy Ústav rozvoje hl.m. Prahy (ÚRM) nezávisle na ÚDI. Rozdíly v dopravních zátěžích mezi variantou J a Ss jsou však dle ÚRM menší než v dopravně inženýrských podkladech ÚDI.

Na základě těchto skutečností je doporučeno dopracování varianty Ss do funkčního stavu a porovnání s variantou J v územním plánu velkého územního celku Pražského regionu. Z hlediska vlivů na životní prostředí je doporučeno preferovat realizaci varianty Ss, která je vyhodnocena v dlouhodobém horizontu jako vhodnější. Realizaci varianty J lze připustit pouze v případě, že bude prokázána její všestranná a dlouhodobá výhodnost pro hl. m. Prahu.



V posudku je výstavba varianty „J“ podmíněna „prokázáním její všestranné a dlouhodobé výhodnosti pro hl. m. Prahu“. Pan primátor a další pražští představitelé nám stále předhazují, že jen suchdolská varianta („J“) pomůže zlepšit životní prostředí 300 tisícům obyvatel Prahy.

Dovolím si citovat ze zápisu z jednání s firmou Atem, která pro dokumentaci EIA vypracovala model šíření zplodin z aut:

„Z rozptylové studie k dokumentaci EIA nevyplývá, že lze omezit argumentaci o příznivém vlivu výstavby této části silničního okruhu pro 300 tisíc obyvatel Prahy jen pro variantu J, jak je uvedeno v dokumentaci, ale týká se to všech řešených variant v severozápadním segmentu, které budou mít v různé míře vždy příznivý vliv na životní prostředí Prahy“.

Problém s dálničním okruhem na severozápadě Prahy nevznikl až v poslední době, ale vleče se od počátku devadesátých let. Je způsoben především arogantním přístupem mnoha magistrátních politiků, kteří nejdříve smetli pod stůl alternativní moderní plány řešení dopravy v Praze a pak pomocí nejrůznějších právních klíčků, výjimek a dokonce podvodů připravili v r. 1999 Územní plán hl. města Prahy jako plán obce, který není třeba řešit variantně, není třeba jej posuzovat z hlediska vlivu na životní prostředí apod. Podle pana primátora byl tento plán řádně projednán a trasa přes Suchdol byla dohodnuta, ale zřejmě jen v kruhu „koukalových hochů z fyzikálu“ a jejich přísluhovačů z řad městských úředníků. 3,5 tisíc připomínek k návrhu plánu městských částí, občanů a organizací vůbec neprojednávali, protože k nim mělo být vydáno nesouhlasné stanovisko dotčeného orgánu státní správy. Jak se ale ukázalo, žádné takovéto stanovisko neexistuje.

Umístěním okruhu do Suchdola se pražský územní plán z r.1999 dostal do rozporu **se stále platnou** vyšší plánovací dokumentací, tj. územním plánem velkého územního celku Pražského regionu, kde je od roku 1986 naplánována varianta „S“ - přes Roztoky.

Dále nebylo respektováno usnesení vlády č. 631 z roku 1993, kde vláda kromě jiného ukládá:

„3. ministru hospodářství ve spolupráci s primátorem hlavního města Prahy určit trasu silničního okruhu kolem Prahy v rámci územně plánovací dokumentace velkého územního celku pražské aglomerace“,

Nebylo respektováno stanovisko Ministerstva dopravy k Územnímu plánu hl.m. Prahy, které požaduje, „...aby byl silniční okruh jako celek schválen a vyhlášen jako veřejně prospěšná stavba až v rámci schvalovacího procesu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu.“

Pražský územní plán je z hlediska koncepce dopravy špatný a zastaralý. Jelikož město zřejmě nebude schopné postavit velice nákladný městský okruh - tunely od strahovského tunelu přes Špejchar, pod Stromovkou a Vltavou, do Holešoviček a dále na Balabenku - prosazují pan primátor a jeho spolupracovníci řešení, které na suchdolském mostě sloučí tranzitní dálniční dopravu s městskou automobilovou dopravou. Chtějí tedy do Suchdola přivést minimálně 55 tisíc aut za den, která jen přejíždějí z jedné dálnice na druhou nebo na ni chtějí najet a Suchdolu by se



Panu primátorovi zřejmě došly věcné argumenty, a tak kolem sebe kope jako rozzuřený býk: jeden den nás nazve „ekofašisty“, druhý den se za to omlouvá a skoro každý den si nechává uveřejňovat celé stránky placené inzerce v Metru. Informace takto dodávané široké veřejnosti jsou jakoby slizké a informovaný čtenář jen kroutí hlavou nad tím, jak se dají fakta překroutit. Posuďte sami (mnou zvýrazněno):

Metro, 22.8.2001 - Pražský silniční okruh - : Jan Kasl
„... **Silniční okruh by také neměl procházet žádnými chráněnými ekologickými územími nejvyšší důležitosti.** Hlavnímu městu by se přitom neměl vzdálat natolik, aby znamenal pro motoristy nevýhodné prodloužení cestovních vzdáleností. Všechny tyto skutečnosti pečlivě hodnotili představitelé Prahy. K podpoře varianty J - jižní, tzv. suchdolské (stavba 518 a 519) pro vedení trasy silničního okruhu v severozápadní oblasti a k jejímu zařazení do územního plánu hlavního města dospěli po důkladném zvážení všech pro a proti. ... „

O pár řádků níže ..

„... Z dopravního i ekologického hlediska byla **varianta J** vyhodnocena jako optimální. **Nevedla** by chráněnými územími **přímo**, ale pouze by se jich **dotýkala**. ...“

„... A ve hře je vedle jižní varianty ještě tzv. severní **varianta - Ss**, a to ve dvou podvariantách. Délka této trasy činí 25,13 km. Je tedy delší, vzdálenější od Prahy a logicky **dražší**. Navíc **přímo prochází** národní přírodní rezervaci Větrušické rokle a jejím ochranným pásmem, rovněž tak nadregionálním biocentrem údolí Vltavy a přírodním parkem Dolní Povltaví“

mohla zdaleka vyhnout, a dále chtějí přivést dalších 25 tisíc aut za den, která přijedou na most z Dejvic po přivaděči a v Čimicích z něj sjedou, aby pokračovala dál někde do Kobylis. Suchdol, Sedlec, Čimice, Dolní Chabry mají být obětí beránky nezodpovědného jednání rozhodujících magistrátních politiků, pro něž osobní prospěch a úspěch byl a je důležitější než prospěch celé Prahy. Nevím, jak třeba budou obyvatelům Holešovic vysvětlovat citelné zhoršení životního prostředí, když i po případném zprovoznění suchdolské varianty dálničního okruhu a po zprovoznění městského okruhu zůstane provoz na povrchových komunikacích skoro stejný jako nyní a jen jim přibudou exhalace ze 100 tisíců aut z tunelu městského okruhu.

Variant bylo od roku 1935 skutečně namalováno hodně.. Ale až v nynější dokumentaci EIA bylo skutečně porovnáno pět variant. Až nyní byl splněn základní předpoklad jakéhokoliv objektivního porovnávání, totiž shodnost vstupních podmínek pro všechny varianty, což naše městská část požadovala od počátku. I když k některým vstupním podmínkám (např. plánované intenzitě dopravy v roce 2010) máme vážné výhrady. Výsledek porovnání dává za pravdu našemu názoru, že je naprosto zbytečné ničit několik městských částí, několik ekologicky cenných příměstských přírodních památek a utrácet ze státního rozpočtu o několik miliard korun navíc.

Ovšem jak je uvedeno v dokumentaci EIA, kterou vypracoval investor, by realizace varianty „J“ stála 8.925 mld. Kč, a varianty „Ss“ pouze 8.655 mld. Kč. K nákladům varianty „J“ je třeba ještě přičíst náklady na likvidaci přebytku 4.5 mil. m³ zeminy ze suchdolského tunelu (cca 2 miliardy Kč).

Dále, jak se uvádí v dokumentaci EIA a jak zdůrazňuje v posudku k této dokumentaci Dr. Vyhnálek:

„ **Konfliktními místy jsou křížení se zvláště chráněnými územími, případně jejich ochrannými pásmy. Trasa silničního okruhu ve variantě J prochází 400 m PP Sedlecké skály a 250 m PP Zámky, ve variantě Ss trasa vede ochranným pásmem NPR Větrušické rokle. Dále se trasy ve všech variantách dotýkají přírodního parku Šárka - Lysolaje (prakticky ale zanedbatelným způsobem - v počátečním úseku procházejí cca 400 m po hranici parku), varianta J kříží přírodní park Drahaň – Trója a varianty J, Sc, Sd a Ss přírodní park Dolní Povltaví. Varianta T do přírodního parku Dolní Povltaví nezasahuje, jak je chybně uvedeno na str. 9. Zmíněno je dotčení významných krajinných prvků (VKP) ve smyslu § 3 zákona č. 114/1992 Sb. - lesy (okolí Vltavy), vodní tok a údolní niva (Vltava a ve variantě Sc i Únětický potok). Za dotčený VKP je třeba považovat i ostatní křížené vodoteče: Čimický a Drahaňský potok ve variantě J, Kopaninský a Únětický potok ve variantách Sd, Ss, T a Postřizinský potok ve variantě T. Na Mapě územního systému ekologické stability a zvláště chráněných území kříží trasa ve variantě J v km cca 11,8 VKP (polní cesta), který není v textové části zmíněn....“**

Můžeme jen doufat, že pan primátor a jeho přísluhovači nám podobným způsobem neprezentují i jiné věci veřejné.

Na závěr několik poznámek ve světle mezinárodních událostí posledních měsíců:

- Není trochu riskantní umístit 80m vysoký a téměř 500m dlouhý dvoupatrový most jen 6 km od centra Prahy?
- Není trochu riskantní nechat projíždět těžkou nákladní kamionovou dopravu (např. cisterny s etylénem z Litvínova) 2 km dlouhým tunelem zastavěným územím, když ve variantě „Ss“ mohou projíždět volnou krajinou mezi vesnicemi?
- Není trochu riskantní zničit všechny zdroje podzemní vody na Suchdole, když úzkostlivě hlídáme, aby nějaký šílenec nám neotrávil městský vodovod?

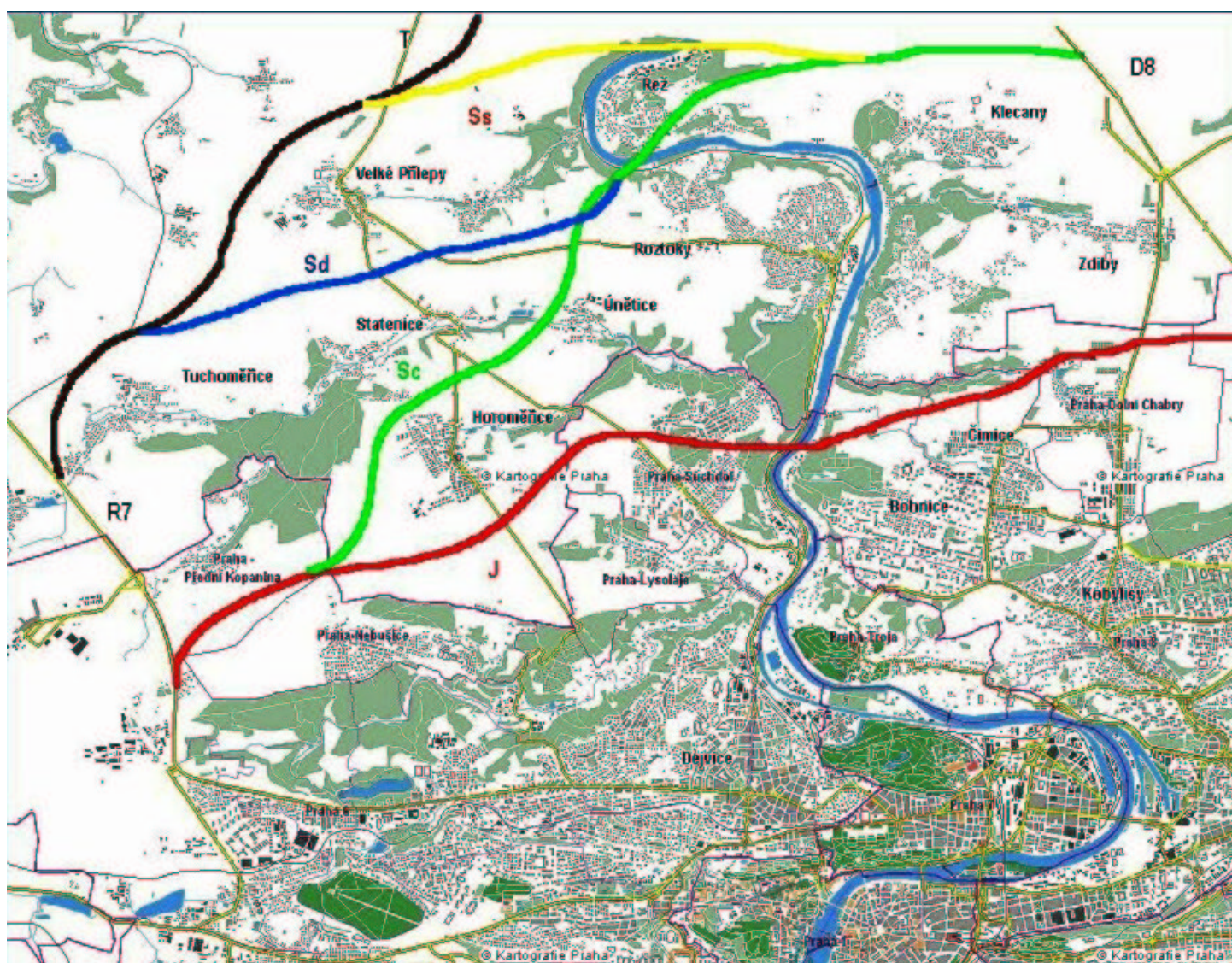
Věcné argumenty jsou na naší straně a proto doufám, že rozumní politici ze středočeského kraje zakreslí do svého územního plánu levnější, ekologičtější vzdálenější variantu "Ss", která ochrání Prahu od tranzitu, a že nízký most v Podbabě, zakotvený v pražském plánu zase spojí Prahu 6 s Prahou 8 i pro hromadnou dopravu.

Naproti tomu se vedoucí pražští politici jistě budou snažit prosadit variantu „J“ i za cenu využití všech možných úskoků a právních klíčků.

Ovšem o věci ještě není rozhodnuto!

Další informace (např. celý posudek) naleznete na internetové adrese www.mujweb.cz/www/szokruh.

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



INFORMACE pro Prahu - Suchdol a Sedlec vydává Městská část Praha - Suchdol.

Inzerce je možno podávat na adrese Místní úřad Praha - Suchdol, Internacionální 734, Praha 6, e-mail: suchdol@omadeg.cz, fax: 20920144 Toto číslo vyšlo 22.11. 2001.

Redakce upravuje otištěné články pouze po stránce gramatické, nikoli stylizační. Za obsahovou správnost odpovídají autoři. Názory zde uveřejněné nemusí vždy vyjadřovat postoj redakce.