

Po veřejném projednání v aule ČZU

Vážení spoluobčané,

Ioni, 6.prosince, v aule České zemědělské university proběhlo veřejné projednání posudku dokumentace EIA (Environmental Impact Analysis) stavby severozápadního segmentu dálničního okruhu kolem Prahy. Jak mnozí z Vás mohou potvrdit, v chvíli bouřlivé mnohahodinové debatě, trvající až do rána, se ukázalo, že trasa „J“, kterou tak vehementně obhajuje vedení Prahy a některých městských částí, není ani jediná možná, ani nejvhodnější, ani nejlacnější. Diskuse a hodnotící stanoviska jednotlivých expertů potvrdily naše obavy, jak výrazná negativa by přinesla realizace trasy „J“ z hlediska vlivu na naši obec, na okolní přírodu a krajinu a ostatní složky životního prostředí.

Dále byla vyjádřeními expertů potvrzena náročnost stavebně technického řešení trasy přes Suchdol (tři mosty, tři kilometry dlouhé tunely v Suchdole, složité stavebně geologické podmínky na březích Vltavy v místech ukotvení mostu, a to právě v přírodně cenných územích Sedleckých skal a Zámků, hrozící devastace přírodního parku Drahaň - Troja, problém s likvidací přebytečné zeminy v objemu 4,5 miliónu m³ atd.). Většinu času se hovořilo o tom, jaká opatření je třeba učinit, aby se mohla varianta „J“ realizovat. Tak např. úpravy, aby nebyly na Suchdole překračovány hygienické limity koncentrací NO_x, které spočívají mimo jiné v posunutí výdechů z tunelu o 700 metrů západním směrem od Výhled, zvýšení výdechů z 20m na 26,5m, zdvojnásobení výstupní rychlosti vyfukovaných plynů z tunelu na 20 m/s, až zdvojnásobení elektrického příkonu pohonu vzduchotechniky odvětrání tunelu na cca 7 MW, dále opatření, aby slaná voda z vozovky netekla Drahaňským potokem, aby přírodní památky Sedlecké skály nebyly celé zakryté mostem apod. Mezi dvěma nejspěšnějšími projekty architektonické soutěže „suchdolského dálničního mostu“ bylo přemostění Vltavy patrovým mostem (je užší a tolik necloní skalám pod ním). Ale rozmotání dálnice na obou stranách mostu zabere pěkný kus území a především na té naší by měla být za mostem křižovatka s přivaděčem a ihned za ní vjezd do tunelu. Dokumentace EIA toto řešení, kdy by se severní portál tunelu posunul směrem do obce, však v zásadě neposuzovala.

Dlouhý čas se diskuse točila kolem modelu počtu aut, jež by měla v roce 2010 jezdit po okruhu a ostatních komunikacích. Tato čísla jsou podkladem dalších počítačových modelů pro odhad množství škodlivých exhalací a hlukové zátěže v okolí jednotlivých ulic. Takovými počítačovými modely disponují dvě organizace řízené pražskou radnicí (ÚDI - Ústav dopravního inženýrství, ÚRM - Útvar rozvoje města, dříve Útvar hlavního architekta).

U těchto modelů je podstatné, jaká vstupní data jsou do počítače vložena. Tak třeba ÚDI má velmi dobře zmapovaný stávající provoz po pražských ulicích, ale vůbec nemá podklady pro odhad, kolik aut bude v roce 2010 jezdit po dálnici z Drážd'an přes Prahu třeba do Lince. Útvar rozvoje města zase asi dobře dokáže odhadnout, kde bude stát jaký supermarket a kde jaké sídliště, což s sebou přinese změny v zatíženích na přilehlých komunikacích. Co se týče zmíněné tranzitní dopravy, o tom u nás bohužel zřejmě nikdo neví nebo to nechce prozradit. K dokumentaci EIA se vyjádřil expert Ing. Klouda: „Vliv vstupu do EU dnes nikdo neumí odhadnout, nejsou však žádné důvody předpokládat nárůst.“ On, jako zaměstnanec investora okruhu - Ředitelství silnic a dálnic - se **neobává navýšení mezinárodní tranzitní dopravy**, až vstoupíme do EU a kamióny nebudou muset čekat desítky hodin na celní odbavení na hranicích. Proč je tedy okruh součástí transevropského koridoru dálnic a EU je ochotna jeho stavbu financovat?

S modely se ovšem dá také pracovat účelově, tak aby se prokázalo kýžené zlepšení či naopak zhoršení situace na určitých komunikacích. Ale ono to v praxi představuje tisíce čísel, které jsou určitými algoritmy navzájem svázané. Tak se stane, že některé číslo - zátěž v úseku, který není tak ostře sledovaný - „ulítne“. Tak ÚDI vymodeloval, že po dálnici D8 při vjezdu do Prahy (ulice Cínovecká) bude jezdit v roce 2010 o 3 tisíce aut **méně**, než tam jezdí nyní (30,6 tisíc za den). Nechci tu modelové výpočty úplně znevážit, ale liší-li se zátěže pro jednotlivé varianty řádově do 10 až 15%, není možné takové výsledky považovat za jednoznačné ukazatele. Jak uvedl Ing. Pivec (ÚDI), je chyba prognózy modelu do 20%.

I vzdálenější varianta „Ss“ pomůže Praze tím, že ji ochrání od tranzitní dopravy. A jak dále bylo na veřejném projednání několikrát potvrzeno, realizací varianty „Ss“ by se ušetřilo několik miliard, nezničily by se cenné přírodní památky v zeleném okrajovém pásu velkoměsta atd.

Představitelé z magistrátu a ze šestky uvedli na projednávání v aule, že by po Kamýčce v případě realizace vzdálenější varianty „Ss“ jezdilo mezi 25 až 33 tisíci aut za den. Dovedu si to vysvětlit jen tak, že nás tím chtěli zastrašit. Přikládám tabulku mně dostupných informací ohledně provozu na Kamýčce.

Tabulka zátěží (aut v obou směrech za 24 hod.) na Kamýcké v úseku Na Výhledech.- zdroj ÚDI

současný stav měřeno v r. 2000	nulová varianta bez městského okruhu a dálničního okruhu r. 2010	var. „J“ r. 2010	var. „Ss“ r. 2010	var. „Ss“ s mostem v Podbabě r. 2010	veřejné projednání primátor Kasl
4864	8900	6100	8000	8200	cca 30000

Provoz na Kamýcké samozřejmě nelze bagatelizovat. Komise pro místní rozvoj, rada a zastupitelstvo MČ se provozem na Kamýcké ulici několikrát zabývali. V minulých letech zde proběhla iniciativa občanů ohledně zvětšení bezpečnosti především chodců na křižovatce Kamýcká - Internacionální. Především díky této petici má majitel komunikace (Technická správa komunikací) již hotový projekt na kruhový objezd a je v závěrečné fázi územní a stavební řízení. Bohužel pražská radnice stáhla v minulém roce rozpočtovaných 8 mil. na výstavbu křižovatky a letos do plánu nedala ani korunu. Dále připravujeme „zpomalení“ aut na Kamýcké u Výhledského náměstí a hospody U Urbanů.

V souvislosti s loňskými záříjovými událostmi a následnou celosvětovou bezpečnostní situací se náš starosta obrátil na Generální štáb armády České republiky s žádostí o posouzení severozápadního segmentu SO kolem Prahy z hlediska bezpečnosti a ochrany životů obyvatel žijících v Městské části Praha Suchdol.

Uvádím závěr z posouzení: *„... Některé z tras předpokládají výstavbu tunelů, které vytvářejí z vojenského hlediska, nejslabší místo trasy pro svoji zranitelnost, obtížnou možnost obnovy a nesnadné vytyčení a realizaci objížďky.*

Komunikace tohoto typu jsou častým cílem pro vzdušné napadení, což s sebou nese i možnost bezprostředního ohrožení civilního obyvatelstva žijícího v těsné blízkosti.

Z uvedených důvodů nedoporučuji realizaci variant, které na silničním okruhu kolem Prahy předpokládají výstavbu tunelů a jsou vedeny hustě obydlenými oblastmi.

Z hlediska zájmů Městské části Praha Suchdol a i ostatních dotčených obcí se jeví jako výhodnější Vámi navrhovaná varianta „Ss“ generálporučík Ing. Jiří Šedivý.

Co k tomu dodat?

Zastánci jižní varianty argumentují tím, že je již zakotvena v územních plánech Prahy, Horoměřic, je více připravená a tím se zkrátí termín zahájení stavby. Za určitých podmínek může být pravděpodobné, že by termín zahájení výstavby mohl být dříve u varianty „J“ než u varianty „Ss“, ale jsem přesvědčen, že toto již neplatí o termínu dokončení stavby. Trasa přes Suchdol je velmi stavebně náročná, aniž se začalo stavět, naopak

trasa „Ss“ vede terénem poměrně stavebně nenáročným. Nebudeme-li počítat úseky, kdy varianta „Ss“ vede po stávajících dálnicích na Chomutov a do Teplíc, je délka nových úseků 12 km, kdežto u varianty „J“ je to 16 km. Rozšíření „starých“ dálničních úseků se může provést později, až jejich kapacita nebude stačit.

Trasa „J“ je sice zakotvena v územního plánu Prahy, ale tato skutečnost je protiprávní. U nás totiž plán nižší kategorie - územní plán obce - Prahy - musí být v souladu s plánem vyšší kategorie - plánem velkého územního celku - VÚC. V platném plánu VÚC rajónu pražské středočeské aglomerace je trasa okruhu na SZ Prahy umístěna pouze přes Roztoky (tzv. varianta severní - „S“). Tento plán byl přijat usnesením republikové vlády v roce 1976, poprvé novelizován 21. ledna 1986 vládním usnesením č.24, a naposledy novelizován usnesením vlády v roce 1995. Co se týče trasy přes Suchdol, zde byla přijetím plánu VÚC a směrného plánu pro Prahu v roce 1976 zřízena územní rezerva pro variantní řešení. Ale ta byla novelizací v roce 1986 z územního plánu VÚC vypuštěna, na žádost tehdejšího Hlavního architekta Prahy a zároveň nebyla uvedena ani jako trasa a ani jako územní rezerva v územním plánu Prahy, který přijala vláda téhož dne svým usnesením č.23.

Co nás dále čeká? Ministerstvo životního prostředí musí vydat stanovisko k dokumentaci EIA. Tímto stanoviskem by se měl řídit příslušný stavební úřad (zřejmě z Prahy 6 či Prahy), který bude vydávat územní rozhodnutí a pak stavební povolení. Ale toto stanovisko není pro stavební úřad ze zákona závazné. V normální praxi je však stavební úřady respektují. Je také na investorovi, kterou variantu předloží k územnímu řízení. Dále, a to je asi nejdůležitější, musí zastupitelstvo středočeského kraje přijmout svůj územní plán, jenž je závazný také pro Prahu. Takže apelujte na středočeské zastupitele, ať mají zdravý rozum a dají přednost vzdálenější variantě „Ss“.

Další podrobnější materiály najdete na internetové adrese: www.volny.cz/szokruh

Ing. Petr Hejl, radní MČ Praha Suchdol,
tel.: 02/20 92 02 53, e-mail: petr.hejl@atlas.cz,
Praha Sedlec - 29.1.2002

Suchdolský zpravodaj - únor 2002