

Severozápadní segment silničního okruhu okolo Prahy – IV. multimodální koridor - TEN

Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) patří mezi dopravní stavby celostátního a evropského významu. Má propojovat navazující síť dálnic a rychlostních komunikací. Jeho základní funkcí je ochránit milionové hlavní město před masivním tranzitem a tento tranzit oddělit od vnitroměstské dopravy. SOKP je součástí IV. evropského multimodálního koridoru Berlín – Drážďany – Praha (vč. dálniční odbočky na Norimberk) – Bratislava – Győr – Arad – Craiova – Sofie – Plovdiv – Istanbul transevropské dopravní sítě TEN. Výstavba celého okruhu je hrazena z rozpočtu ČR a z fondů EU či prostředků EIB.

Ministerstvo dopravy ČR (MD) resp. Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) připravuje neekologickou, neekonomickou a nebezpečnou variantu, která je mimo jiné v rozporu i s právními předpisy ČR a EU a hrozí tak reálné nebezpečí neefektivního vynaložení miliardových prostředků na dopravně nevhodné řešení směřující transevropskou a pražskou vnitroměstskou dopravu a směřující proti účelu budování sítě TEN. Ta má ze své definice sloužit plynulé dálkové dopravě. Současně by došlo k obrovské nevratné a zbytečné devastaci životního prostředí a ohrožení zdraví i bezpečnosti obyvatel. Kromě jiného je hrubě porušováno nejen základní Rozhodnutí EP a Rady č. 1692/96/ES o rozvoji transevropské dopravní sítě, ale znamená to také neplnění závazku ČR v kapitole "Doprava" Přístupové smlouvy k EU, jež vstoupila v platnost dne 1.5.2004

Ministerstvo dopravy resp. Ředitelství silnic a dálnic ČR již od poloviny 90. let minulého století prosazuje v rozporu se zásadami územního plánování a s pomocí vědomých manipulací a nepravdivých informací směrem k občanům, odborné veřejnosti i k samosprávným a státním orgánům tzv. jižní variantu "J". Zcela přitom ignoruje stanoviska, připomínky, námítky a protesty místních představitelů samosprávy, občanských sdružení, jednotlivých občanů a řady odborných institucí vč. nejvyšších orgánů státní správy jako je např. Ministerstvo životního prostředí (MŽP), Česká inspekce životního prostředí, Ministerstvo průmyslu a obchodu, Ministerstvo vnitra i Generální štáb armády ČR a nepřipouští jiné variantní řešení.

MŽP vydalo v dubnu 2002 v souladu s příslušným národním zákonem závěrečné stanovisko k dokumentaci EIA, v němž je uvedeno: *"Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss."*

Velkým nedostatkem přípravy celého silničního okruhu kolem Prahy je fakt, že jako celek nebyl doposud podroben procesu SEA (SEA=vliv koncepce na životní prostředí) a nebyl tak posouzen z hlediska navazující širší dopravní sítě a svého významu v rámci TEN.

Varianta "J" prochází velmi členitým terénem se složitými geologickými podmínkami a zastavěným územím severního okraje Prahy. Obchvat v této své části tedy město fakticky neobchází, ale do města se "zařezává". Vyžaduje tři náročné tunely a tři mosty, protíná několik přírodních památek. Je zahrnuta v územním plánu obce Prahy z r. 1999.

Varianta "Ss" byla navržena občanskými iniciativami v rámci procesu EIA. Je vedena převážně v polích v rovinném terénu zhruba o 3 km severněji – tedy dále od města a současně v dostatečné vzdálenosti od okolních obcí a vyžaduje pouze jeden most přes Vltavu. Nachází se na území Středočeského kraje, je obsažena jako jedna z variant v konceptu územního plánu velkého územního celku Pražský region (ÚP VÚC Pražský region).

Z hlediska životního prostředí doporučená varianta "Ss" je vzhledem ke své základní charakteristice také méně finančně náročná, stavebně technicky výrazně jednodušší, provozně levnější a bezpečnější pro uživatele.

MD a ŘSD dlouhodobě odmítají opakovaně požadované provedení řádné a všestranné srovnávací analýzy obou možných variant a to přesto, že je k tomu vyzval i Výbor pro územní rozvoj, veřejnou správu a životní prostředí Senátu Parlamentu ČR a Podvýbor pro ochranu životního prostředí a krajiny Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR. Takový postup nemůže vyústit v optimální variantu konečné trasy severozápadního segmentu SOKP a je ostře kritizován i NKÚ v jeho kontrolní zprávě č.04/26 z května 2005.: "...Porovnání variant "Ss" a "J" z ekonomického hlediska bylo přitom provedeno v březnu 2003. Výsledky provedených společensko – ekonomických hodnocení byly zkráceny ve prospěch varianty "J", především nesprávným zahrnutím údajů o dopravních intenzitách a nezahrnutím všech nákladů pro variantu "J". V dopise člena kolegia NKÚ z 31.8.2005. starostovi MČ Praha Suchdol je k tomu dále uvedeno: "Podstatou zjištění NKÚ je v daném případě skutečnost, že ŘSD připravovaná varianta vedení okruhu nevychází z výsledků společensko ekonomických hodnocení možných variant řešení. ŘSD by mělo prokázat, že vybralo optimální variantu a že se ji snažilo prosadit do příslušných územních plánů. V daném případě, jak je i v kontrolním závěru uvedeno, tento postup nebyl uplatněn. ŘSD zadalo v r. 1998 rok před schválením územního plánu hl. m. Prahy zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí pouze ve variantě "J", ačkoliv v té době existovaly další varianty vedení okruhu".

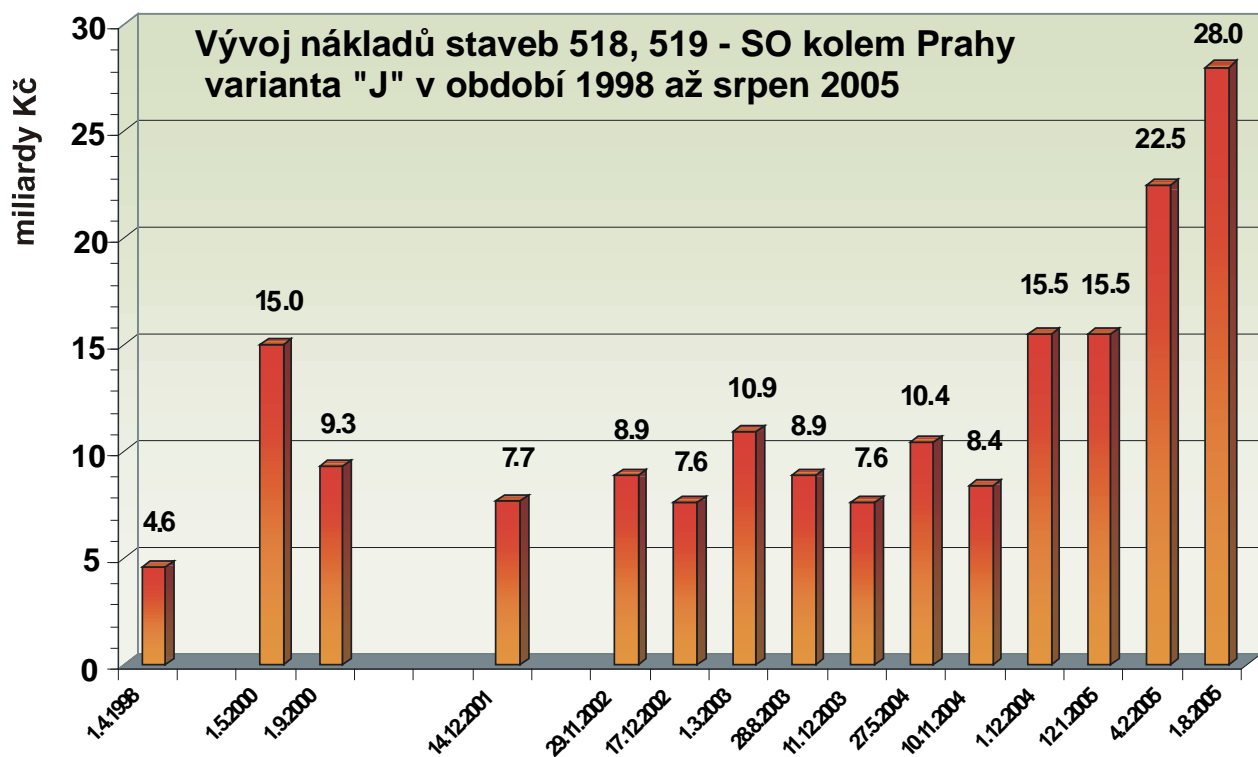
Veřejný ochránce práv k tomuto ve své poslední písemné reakci z 19.10.2005 uvádí: "...mé poznatky z šetření týkajících se velkých investičních staveb svědčí o problematických postupech veřejné správy a určité míře chaosu, jenž v rámci schvalovacích procedur vládne. Konstatoval jsem, že tato zjištění jsou pro mne signálem i ve vztahu k dosavadním plánům a postupům orgánů veřejné správy ve věci severozápadního segmentu pražského silničního okruhu. Za velmi závažné jsem přitom označil dopady, které nedůslednost v přípravě konkrétního investičního záměru přináší, ať už jde o protahování řízení (v nichž veřejnost, zastoupená občanskými sdruženími, využívá všech procesních oprávnění) anebo možnosti financování z evropských kohezních fondů či prostředků Evropské investiční banky (požadavky na transparentnost veškerých postupů při výběru a schvalování infrastrukturních staveb). V této souvislosti jsem vyjádřil obavy z toho, aby právě taková situace nenastala v případě severozápadního silničního okruhu kolem Prahy."

Pro ilustraci přístupu ŘSD a MD k otázce společenské efektivity a finančních nákladů na trasu "J" je přiložen graf vývoje těchto nákladů od r. 1998 až do současnosti zpracovaný dle údajů ŘSD či MD. Těžko uvěřitelný je nárůst z počáteční sumy 4,6 mld. Kč, s kterou byl schválen územní plán Prahy, až na dnešních 28 mld. Kč. Náklady na trasu "Ss" by se podle zdrojů z ŘSD měly pohybovat na úrovni 21,8 mld. Kč, přičemž je v nich zahrnuto další "místní" spojení přes Vltavu mezi severními částmi Prahy samostatným středně vysokým mostem na rozhraní Podbaby a Sedlce do Bohnic včetně navazujících komunikací (tzv. varianta "Ssb"), tj. tunel do Bohnic, most přes Vltavu, tunel Kamýčká pod Suchdolem, obchvat Černého Vola, Velkých Přílep, rozšíření dálnic R7 a D8.

Projekt ve variantě "J" mimo jiné nevyhovuje klíčové normě EU č. 2004/54/EC "Minimální požadavky na bezpečnost tunelů trans-evropské dopravní sítě". Zjištění vyplývá z expertního posudku prof. Lehovce -ČVUT – Fakulta stavební "Posouzení souladu navržených objektů s platnou legislativou, technickými předpisy a normami, vč. návaznosti na EU – prosinec 2004". K dopravnímu uspořádání na Suchdole se v expertize uvádí: "projektované uskupení dvouúrovňových tunelů a mostu je z provozního a uživatelského hlediska velmi nevhodné (na délce 3,2 km není možný přejezd mezi protisměrnými pásy)..." Expertiza poukázala i na další rozpory s normou jako jsou chybějící

bezbariérové únikové prostory z tunelů a patrového (tunelového) mostu, obousměrný provoz v jednotubusovém tunelu přivaděče, nevyhovující požární odolnost R15 min. ocelové konstrukce patrového mostu přes Vltavu atd. Dalším rizikovým faktorem je možná záměna okruhu s přistávací drahou mezinárodního letiště Praha Ruzyně. Aby se riziko záměny snížilo, je trasa "J" vedena cca 6 km v 5m hlubokém zářezu, což generuje obrovský přebytek zeminy převyšující 4 mil. m³

Dle opakovaně stereotypního vyjádření MD a ŘSD je trasa "J" jediná možná, jelikož je obsažena v územním plánu Prahy. ŘSD však již v roce 1998 svévolně a bez opory v plánovací dokumentaci zadalo zpracování dokumentace pro územní řízení pro trasu "J"! Hlavní město Praha "ochotně" vložilo trasu "J" do plánu v r. 1999, tedy tři roky před variantním posouzením tras v rámci procesu EIA! Motivací byl očividně fakt, že dálniční most v trase "J" je umístěn ještě na území Prahy a může být využíván také pro chybějící vnitroměstské spojení jejích severních částí. Praha tak "ušetří" na samostatném mostě zhruba 2,5 miliardy Kč, ale stát za toto řešení zaplatí minimálně o 6 miliard Kč více. Přitom dojde na několika kilometrech dálničního okruhu k velmi nevhodnému mísení tranzitní a městské dopravy a z hlediska průjezdnosti a bezpečnosti provozu tak nebudou splněny základní požadavky Rozhodnutí EP a Rady č. 1692/96/ES



Projekt severozápadního segmentu SOKP bude velmi pravděpodobně spolufinancován z prostředků EU či EIB v období 2007 až 2013. MD resp. ŘSD doposud nepožádaly orgány EU či EIB o spolufinancování tohoto projektu, protože si jsou vědomy, že tras "J" je ve srovnání s trasou "Ss" neekonomická, nebezpečná a neekologická a je v rozporu s direktivami EU. Na druhou stranu požádalo ŘSD po dlouhých odkladech v závěru roku 2005 o územní řízení, 8.prosince pro stavbu 518 a 19. prosince pro stavbu 519. Přesto, že ŘSD dokumentaci připravuje již od roku 1998!, stavební úřad byl nucen tato řízení pro nedostatečnost a neúplnost předložené dokumentace přerušit na 6 a 12 měsíců. MD a ŘSD se snaží touto cestou vyřadit trasu "Ss" a prosadit k realizaci, bez ohledu na následné náklady, stavebně technické obtíže, problémy s bezpečností provozu a dopady na životní prostředí, trasu "J", jako jedinou možnou. Teprve pak zřejmě požádá o finanční účast EU.

V rámci přípravy územního plánu Středočeského kraje se připravuje trasa tzv. aglomeračního okruhu, který má na severozápadě propojit Kladno, Kralupy s Neratovicemi. V případě realizace varianty "Ss" je možné využít společného vedení aglomeračního okruhu od slánské silnice (R7) po křižovatku Velké Přílepy na dálničním okruhu a pak samostatným vedením okolo Turska na most přes Vltavu u Dolan (obchvat Kralup) a do Neratovice. Tímto řešením by se ušetřil komplikovaný přechod údolí u Budče či Okoře a také by ušetřil peníze Středočeský kraj, který zpočátku trasu "Ss" jednohlasně podporoval.

Proces přípravy a rozhodování probíhá dlouhodobě v rozporu se základními principy demokratického chování a respektu k právům občanů a obcí, v rozporu se smyslem a logikou územního plánování a procesů EIA, v rozporu se státními i evropskými normami a předpisy, v rozporu s racionálním vynakládáním veřejných prostředků a zodpovědným přístupem k životnímu prostředí. Opakovaně jsou obcházeny a porušovány příslušné zákonné normy, hrubě jsou pod lokálními politickými vlivy potlačovány zásady věcnosti, odbornosti a materiální pravdy. Ekonomické studie nejsou respektovány nebo jsou zmanipulovány.

Výsledkem takovýchto rozhodovacích procesů je ta skutečnost, že MD a ŘSD usilují o definitivní prosazení a potvrzení trasy "J", aniž by se seriózně zabývalo variantními řešeními a aniž by prokázalo její účelnost, hospodárnost a ekonomickou účelnost, nezbytnost realizace a ekologickou šetrnost.

Ing. Petr Hejl - zástupce starosty MČ Praha Suchdol
Ing. Jaroslav Korf - zastupitel MČ Praha 8

V Praze - leden 2006