

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor regionálního rozvoje
k rukám Mgr. Košíka

Zborovská 11, poštovní přihrádka č.59
150 21 Praha 5 – Smíchov

Věc: Připomínky ke konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu a posouzení vlivů této koncepce na životní prostředí

Zásadní problematikou z hlediska zaměření a činnosti našeho občanského sdružení je řešení severozápadního segmentu SO kolem Prahy úseku Ruzyně – Březiněves. Koncept ÚP tento segment pojednává ve třech koridorech A (var. J), B (var. Ss) a C (var. Sc) s některými dílčími modifikacemi. Var. Ss byla přitom zapracována na základě požadavku vzešlého z procesu EIA k předmětnému úseku komunikace a koncept ÚP měl vytvořit objektivní podmínky pro porovnání variant. Tento zásadní požadavek splněn nebyl. Zpracovatel hrubě účelovým přístupem prosazuje trasu J uvedenou v ÚP hl. města Prahy a otevřeně neguje další varianty. Dokonce uvádí, že ověřování variant v koridorech B a C je absurdní! Tím zcela bagatelizuje proces EIA dle zákona 244/92 Sb. V posudku k dokumentaci EIA z října 2001 se jasně konstatuje: „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 konečném Stanovisku o hodnocení vlivů MŽP ČR z30. dubna t.r. se k doporučené variantě říká: „Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. 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., I Středočeský kraj jako pořizovatel ÚPD se na základě usnesení rady z 9.4.2001 vyslovil v oficiálním stanovisku k dokumentaci EIA pro variantu Ss a to i z hlediska regionálního rozvoje.

Zpracovatel očividně chápe řešení území na úrovni sídelního útvaru Praha jako neměnný a závazný dokument sloužící jako východisko pro nadřazený ÚP VÚC. Tím je fakticky postaven na hlavu smysl a cíl územního plánování dle Stavebního zákona, který stanoví závaznost ÚP vyššího stupně pro ÚP nižšího stupně a nutnost souladu mezi těmito dvěma dokumentacemi. Zde je nezbytné připomenout, že v současné době stále platí (a to až do schválení projednávaného ÚP Pražského regionu) územní plán rajonu Pražské středočeské aglomerace dle vládního usnesení č. 155/76 a jeho změn a doplňků dle vládních usnesení č. 24/86 a 516/95, v němž je trasa SO kolem Prahy umístěna na úrovni Roztok. ÚP hl. m. Prahy je tedy v trase J s nadřazeným ÚP VÚC v rozporu a jeho formálně právní platnost v tomto bodě je přinejmenším velmi sporná. Dále přijala vláda ČR usnesení č. 631/93, němž výslovně uložila, aby trasa SO kolem Prahy byla určena v rámci územně plánovací dokumentace velkého

územního celku pražské aglomerace. Nebylo respektováno ani souborné stanovisko MDS ČR k návrhu ÚP Prahy, které uvádí, že SO má být jako celek schválen a vyhlášen jako veřejně prospěšná stavba až v rámci schvalovacího procesu ÚP VÚC Pražského regionu. Kromě toho nebyly v ÚP Prahy dodrženy podmínky stanovené pro jeho schválení stanoviskem MMR ČR jakožto nadřízeného orgánu územního plánování ze dne 18. srpna 1999. „Kodifikaci, trasy J v ÚP Prahy a tím i faktickou nemožnost změny zdůrazňovanou zpracovatelem musíme tedy důrazně odmítnout jako neudržitelnou.

V oblasti dopravně inženýrské problematiky máme vážné výhrady vůči objektivitě jejího pojetí a zpracování. Je zde potlačen základní fakt, že SO kolem Prahy je součástí panevropské páteřní dálniční sítě nejvyššího významu v rámci multimodálního eurokoridoru č. IV., jak vyplývá z mezinárodních smluv a oficiálních dokumentů MDS ČR. Zcela účelově je vyzdvižována funkce vnitroměstského spojení, jež je ve skutečnosti ve srovnání se základní funkcí obvodění tranzitní dopravy a propojení navazujících radiálních dálnic výrazně méně významnou a např. v Národním strategickém programu ISPA schváleném vedením MDS ČR vůbec nezmiňovanou funkcí. Nesouhlasíme se závěrem, že varianta Ss vykazuje nižší dopravní účinnost než trasa J. Jsme přesvědčeni o opaku a principiálně považujeme spojení tranzitní a vnitroměstské dopravy na mostě v Suchdole za nepřijatelné (navíc svyloučením městské hromadné dopravy!) z hlediska smyslu a funkce navazující dopravní sítě a z hlediska bezpečnosti provozu. Za efektivní řešení pro Prahu a Středočeský kraj pokládáme jednoznačně variantu Ss ve spojení s mostem pro místní spojení na úrovni Bohnice – Sedlec. (S obdobným řešením ostatně počítá i ÚP Prahy) Jako naprosto účelový trik odmítáme též odklonění aglomeračního okruhu do Velkých Přílep a svedení dopravních zátěží přes Černý Vůl do Suchdola s jednoznačným záměrem „znehutit,“ masivní umělou zátěží Kamýcké ulice obyvatelům Suchdola trasu Ss. Poznamenáváme, že toto odklonění AO je použito jen u varianty Ss.

Dodatek strategické dokumentace EIA, v němž je varianta J vyhodnocena jako nejvhodnější, je nutno označit za odborně zcela neudržitelný a podjatý paskvil jsoucí v diametrálním rozporu s podrobnou projektovou dokumentací EIA a jejími závěry. V rozporu se zákonem 244/92 Sb. je už i to, že kolektiv zpracovatelů konceptu ÚP a posouzení EIA se z valné části personálně prolíná! Už vůbec nechápeme, proč byly úplně ignorovány podrobné podklady projektové dokumentace EIA vč. mnoha stanovisek dotčených orgánů státní správy (Posudek Dr. Vyhnálka byl zveřejněn již v říjnu 2001.)

Závažným nedostatkem je nezahrnutí varianty Ss do hlavního výkresu (technicky určitě zvládnutelné) – jakýsi doplňující výkres malého formátu jen podtrhuje diskvalifikující formu prezentace var. Ss. V návrhu veřejně prospěšných staveb se místotrasy Ss uvádí trasa Sc, jež byla v procesu EIA (projektový stupeň) v celku jednoznačně a bez námitek zúčastněných stran vyhodnocena jako nepřijatelná. (Podle vysvětlení pořizovatele cca týden před veřejnými prezentacemi se jedná o nedopatření. Domníváme se ovšem, že toto nedopatření mohlo být v řádu několika dnů, které do prezentace zbývaly, napraveno.)

Kromě výrazně vyšší přijatelnosti varianty Ss z hlediska ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel dotčených městských částí či obcí svědčí pro tuto variantu i důvody ekonomické a stavebně technické. Trasa J obsahuje nejvyšší počet nadstandardních technických řešení (mosty přes údolí Vltavy, Čimické údolí, Drahánské údolí, hloubené tunely Suchdol a Zámky, ražený tunel Rybářka). Varianta Ss vyžaduje pouze most přes Vltavu a žádné tunely. V trase J

jsou dle dokumentace EIA značně složité stavebně geologické poměry, vtrase Ss jsou označovány za takřka bezproblémové. Uváděné náklady činí u varianty J 8,925 mld Kč, u varianty Ss 8,655 mld. Kč. U varianty J přitom nejsou zahrnuty náklady na likvidaci přebytku zeminy v objemu 4,5 milionu m³ (u varianty Ss je tento přebytek pouze cca 0,300 milionu m³), jež mohou dosáhnout minimálně 1,5 až 3 mld. Kč. Je též nepochybné, že v nákladech trasy J se nedostatečně odrazila její mnohem vyšší stavebně technická náročnost. Potřebný příkon elektrické energie je v trase J (zejména na odvětrávání a osvětlení tunelů) cca 4 – 7 MW. V trase Ss je potřeba energie cca 15 – 20 x nižší. Lze proto konstatovat, že celkové vícenásobné investiční a provozní náklady by u trasy J ve srovnání s trasou Ss dosáhly několika miliard Kč! Varianta Ss navíc nabízí i vyšší bezpečnost provozu, jelikož SO nevyžaduje cca 3 km dlouhé tunely, ve kterých se uvažuje se snížením rychlosti na 80 km/hod. Dále bude na místním spojení Bohnice – Sedlec možné realizovat městskou hromadnou dopravu, jež je na mostě v Suchdole vyloučena.

Na základě výše uvedeného žádáme o objektivní a seriózní zpracování varianty Ss do konceptu ÚP VÚC Pražského regionu a její zahrnutí do návrhu veřejně prospěšných staveb. Trasu J pokládáme za nevhodnou de facto ze všech věcných, odborných i formálně právních hledisek a žádáme její vypuštění z dalšího projednávání.

Praha 29. května 2002

Za občanské sdružení Ekoforum

Ing. Jaroslav Korf - místopředseda
Hrušovanské nám. 1
184 00 Praha 8 – Dolní Chabry