

Výbor pro veřejnou správu,
regionální rozvoj a životní
prostředí
Senátu Parlamentu ČR

Vážený pan
Mgr. Jiří Brydl, předseda

V Praze 16. 7. 2003

Žádost o stanovisko k problematice plánované stavby silničního okruhu na severozápadě Prahy

Vážený pane předsedo,

obracíme se na Vás a na výbor SP ČR s žádostí o pomoc při řešení záležitosti společensky velmi závažné, celostátního významu, zvláště z hlediska vývoje Pražského a středočeského regionu, ovlivnění životního prostředí a využití značných veřejných finančních prostředků.

Automobilová doprava, jak známo, má zásadní vliv na podobu a životní podmínky prostředí a svými negativními důsledky na zdraví obyvatel. Stav dopravy v Praze již řadu let není dobrý a zhoršuje se, město je přetíženo automobilovým provozem i tzv. dopravou v klidu. Je nepochybné, že je zapotřebí uplatnit provázaná systémová, organizační i stavební opatření ke zlepšení provozu a životního prostředí. Řešení, které v severozápadním segmentu prosazuje vedení města a Generální ředitelství silnic a dálnic, však podle všeho není dobré a ve svém výsledku by bohužel znamenalo vytvoření podmínek pro další nárůst automobilového provozu, hrubé poškození hodnotného prostředí okraje města a radikální zatížení dalších obydlených oblastí. Přitom přijatelnější řešení, systémové, i co se týká varianty vedení trasy obchvatové komunikace, existuje.

Obracíme se na Vás s důvodnou obavou, že by pod vlivem silného stavebního lobby za pomoci polických tlaků a manipulací mohla být prosazena výrazně neekologická, stavebně technicky velmi náročná, investičně daleko dražší trasa s vysokými provozními náklady, pochybná i z ohledu bezpečnosti a zdraví občanů - asi především podle zásady „čím dražší, tím lépe“!

Vnější silniční okruh kolem Prahy (dnes nazývaný „Pražský okruh“) je součástí IV. evropského multimodálního dopravního koridoru spojujícího Berlín, Prahu (zde s odbočkou na Norimberk), Budapešť a Istanbul a patří tak do kontinentální dálniční sítě páteřního významu. Jeho základní funkcí deklarovanou MD ČR je oddělit místní dopravu od tranzitu a Prahu tak před masivním mezinárodním a vnitrostátním tranzitem ochránit. Financován by měl být ze státních prostředků a zřejmě i z příslušných fondů EU. (Zatím je zahrnut do Národního strategického plánu ISPA ČR. Z tohoto předvstupního fondu však již patrně realizován nebude.) Domníváme se proto, že by rozhodnutí o jeho trasování - a nejenom

v úseku dotýkajícího se našich městských částí - nemělo být učiněno pouze na úrovni komunální či krajské, ale mělo by být i předmětem posuzování centrálními orgány ČR.

Na severozápadě je v posledních letech – především na základě procesu EIA (posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona 244/92 Sb.) - veden spor v zásadě o dvě varianty. Varianta severní „Ss“ je vedena územím Středních Čech a její trasa byla vymezena právě až v rámci posuzování vlivu stavby na životní prostředí. Není zatím obsažena v žádném schváleném územním plánu, ale jako varianta je v Konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu. Její trasa se odklání od kladenské rychlostní komunikace R7 za Tuchoměřicemi, obchází Velké Přílepy, Vltavu překračuje nad Řeží a za Klecany se napojuje na teplickou dálnici D8. Varianta jižní „J“ zanesená do Územního plánu Prahy z r. 1999 přes zásadní námítky dotčených městských částí, občanů a občanských sdružení (bylo i manipulováno se stanovisky dotčených orgánů státní správy), a to před posouzením vlivů na životní prostředí, vede územím Prahy (s výjimkou krátkého úseku u Horoměřic), prochází tunelem středem Suchdola, překonává vysokým mostem Vltavu (před ním je k ní připojen přívaděč z Dejvic), protíná několik přírodních chráněných území a pokračuje těsně kolem obytné zástavby Bohnic, Čimic a Dolních Chaběr. Ničí tak nevratně cennou příměstskou krajinu, odkud přichází do centra města čerstvý vzduch. Svou značnou blízkostí k centru - cca 6 km (např. na jihovýchodě Prahy ve variantě JVD je vzdálenost od centra cca 17 km) a v kombinaci s plánovaným velkokapacitním městským okruhem okolo Pražského Hradu by realizace této trasy paradoxně znamenala zvýšení automobilové zátěže i v hustě obydlených oblastech Prahy a se všemi negativními důsledky, zejména exhalacemi a hlukem. Její výraznou dopravní nevýhodou je ta skutečnost, že v rozporu s oficiálně deklarovanou funkcí v rámci evropské dálniční sítě slučuje tranzit s vnitroměstskou dopravou (viz dnešní kritická situace na Barrandově a Jižní spojnici), ale přitom neumožňuje provoz MHD. Ve variantě „Ss“ by se vnitroměstské spojení - především pro MHD, realizovalo středně vysokým mostem mezi Bohnicemi a Sedlcem. (Obdobný most je uvažován v Územním plánu Prahy.)

Závěrečné Stanovisko Ministerstva životního prostředí ČR z 30.4.2002 procesu EIA vyjadřuje výsledek posouzení: „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 projednávání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražský region vyloučí možnost realizace varianty Ss.“ V současné době Krajský úřad Středočeského kraje zpracovává souborné stanovisko ke konceptu tohoto územního plánu. Koncept zahrnuje obě zmínované varianty a také i „mezivariantu“ Sc, která ovšem byla v procesu EIA jednoznačně vyhodnocena jako nepřijatelná a vyloučena z dalšího projednávání.

Přes všechna evidentní a prokázaná negativa se snaží politické vedení hlavního města spolu s ŘSD nadále prosadit výstavbu trasy „J“. Přitom existuje vážný formálně právní rozpor mezi ÚP Prahy jakožto obce a nadřazeným platným ÚP VÚC Pražské středočeské aglomerace, v němž trasa „J“ není zahrnuta (obsahuje tzv. roztockou variantu). K tomuto citujeme ze Stanoviska MŽP ke Konceptu ÚP VÚC Pražský region z 27.5.2002: „Doporučujeme do řešení ÚPN VÚC zahrnout správní území hl. města Prahy. Při současném stavu, kdy je v řešeném území v rozporu s logikou vztahů „prázdné místo“, zůstává na území hl. města Prahy také formálně v platnosti starý ÚPN VÚC Pražské a středočeské SRA, se kterým je územní plán Prahy v rozporu, a to i po schválení nového ÚPN VÚC Pražského

regionu. Výše uvedené skutečnosti mají mimo jiné za následek nemožnost veřejného projednání závažných záměrů na území hl. města Prahy. Jde o stav, kdy je územní plán obce prakticky nadřazen ÚPN VÚC, což je v rozporu s § 30 zákona č.50/1976 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.“ K doplnění závěru procesu EIA uvádíme ještě další citát ze stanoviska MŽP ke konceptu ÚP VÚC: „... Z hlediska vlivů na životní prostředí MŽP doporučuje realizaci varianty „B“ (dle EIA „Ss“). Varianta „A“ (dle EIA „J“) je možná pouze v případě, že koncept ÚPN VÚC Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty „B“, máme však za to, že dosavadní řešení ÚPN VÚC ani posouzení vlivů koncepce na životní prostředí realizaci varianty „B“ nijak nevyklučuje. ... **Dále je v této věci také potřeba respektovat stanovisko bezpečnostních složek státu, které z vojensko-strategického hlediska upřednostňují variantu „B“ (=Ss), a v neposlední řadě i otázku ekonomickou, kdy vzhledem k náročnosti technického řešení varianty „A“ (=J) je tato výrazně dražší.**“ (v citacích zvýraznil autor dopisu) Tím je nesporně velmi výrazně zpochybněn mediálně oblíbený argument o tom, že trasa „J“ je zakotvena v platném územním plánu Prahy a může se začít prakticky okamžitě stavět.

Poté co proces EIA prokázal, že ani tvrzení o údajném snížení dopravních zátěží v centru města vlivem trasy „J“ nejsou podložena, mají snahy prosazovačů této trasy podle našeho názoru snad pouze jistou investiční logiku. Na území Prahy by za peníze státu byla vybudována komunikace vč. mostu přes Vltavu, která by, byť velmi neekologicky a neefektivně, mohla eventuálně alespoň z části nahradit tzv. městský okruh, jehož vybudování se zdá být v dohledné době pro technickou náročnost a zejména finanční náklady v řádu desítek mld. Kč, přes optimistické politické proklamace, značně nereálné.

Trasa „Ss“ je, jak zmíněno, spolu s trasou „J“ obsažena v konceptu ÚP VÚC Pražského regionu. To vytváří podle našeho názoru dostatečné územně plánovací podmínky pro to, aby varianta „Ss“ mohla být realizována v rozumném časovém horizontu. Zde je nutno uvést, že orgány Středočeského kraje severní trasu zpočátku výrazně podporovaly. V oficiálním stanovisku hejtmána Ing. P. Bendla ze 17.4.2001 k dokumentaci EIA, opírajícím se o jednohlasné rozhodnutí Rady Středočeského kraje, se preferuje varianta „Ss“ a to i z hlediska regionálního rozvoje. To je v plném souladu s vyjádřením min. průmyslu a obchodu Ing. M. Grégra z 27.2.2001 a jeho nástupce Ing. M. Urbana z 20.6.2003. Pod politickým tlakem pražského magistrátu však Středočeský kraj svůj postoj, fakticky bez jakékoliv věcné argumentace, změnil ve prospěch varianty „J“. Údajným důvodem měl být spontánní odpor starostů několika obcí na sever od Prahy proti variantě „Ss“, jehož opodstatněnost nicméně nebyla v procesu EIA nijak prokázána. Navíc se ukázalo, že tato „spontánní“ akce byla připravena na radnici Prahy 6, jak vyšlo najevo při veřejném projednání dokumentace EIA v prosinci r. 2001. Návrh příslušné petice na hlavičkovém papíře Prahy 6 totiž jeden ze zúčastněných starostů omylem předal spolu s peticí „originální“, která se s návrhem doslovně shoduje (oba doklady jsou součástí příloh k dokumentaci EIA).

Takovéto politické tlaky a manipulace neopírající se o žádnou relevantní argumentaci rozhodně odmítáme. Velmi se totiž obáváme, že krátkodobé a lokální politické „handly“ některých komunálních a krajských představitelů mohou vyústit v obrovskou nevratnou devastaci rozhodujících složek životního prostředí a zhoršení zdravotně hygienických podmínek pro občany, při současném mrhání veřejnými prostředky v řádu miliard Kč! Nemůžeme ani akceptovat stav, při němž jsou vedením hl. města Prahy systematicky ignorovány mnohaleté oprávněné zásadní námitky našich městských částí proti

vysoce devastacním vlivům varianty „J“ na životní prostředí a tím i na zdraví obyvatel. Zastupitelstvo Suchdola přijalo první usnesení protestující proti trase „J“ (a žádající porovnání více variant komunikace) již v r. 1990; od té doby jich následovalo dalších 20. Později se podobným způsobem opakovaně vyjádřily i Dolní Chabry a Lysolaje. Obavy a pocit ohrožení našich občanů našly též vyjádření v založení a aktivní činnosti několika občanských sdružení jako např. Ekoforum, Příso. Tato občanská sdružení jsou podporována tisíci obyvatel dotčených oblastí Prahy a výrazně se angažovala při projednávání ÚP Prahy, v procesu EIA a při projednávání Konceptu ÚP VÚC Pražského regionu. V celkem třech peticích bylo nashromážděno cca 14 - 15000 podpisů předaných Magistrátu HMP. V nejlepším případě byla reakcí zcela formální odpověď, bez jakéhokoliv vlivu na rozhodovací proces či známky ochoty se věcmi vážněji vůbec zabývat.

Jsme přesvědčeni, že základním aspektem pro výběr vhodné (resp. méně špatné) varianty musí být výsledek zákonného procesu EIA a související vyjádření a stanoviska odborných institucí a dotčených orgánů státní správy. Konečné rozhodnutí musí být přijato po pečlivém objektivním zvážení všech odborných a věcných hledisek vč. finančně ekonomických, odrážejících skutečný veřejný zájem v dlouhodobém horizontu. Věříme, že k nalezení racionálního a společensky přijatelného řešení může významně přispět i Váš senátní výbor.

V případě potřeby a zájmu z Vaší strany jsme připraveni poskytnout další odborné podklady i osobně obhájit naše stanoviska ve Vašem výboru.

Stejně podání posíláme současně také předsedovi Výboru pro veřejnou správu, regionální rozvoj a životní prostředí Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR Mgr. Radko Martínkovi.

S přátelskými pozdravy

Jaroslava Plevová
starostka MČ Praha Dolní Chabry

Marcela Jandová
starostka MČ Praha Lysolaje

Václav Čížek
starosta MČ Praha Suchdol

Přílohy: viz přiložený seznam