

Silniční okruh kolem Prahy Ruzyně - Březiněves

EIA jednoznačně prokázala výhodnost varianty „Ss“

(reakce na přílohu unesení rady HMP č. 0711 ze dne 24.4.2001 - náměstek primátora Hejl)
MČ Praha Suchdol - MČ Praha Dolní Chabry

Vedení pražského magistrátu prosadilo v 2.pol. 90.let do návrhu územního plánu kontroverzní trasu (var.J) dálničního okruhu na severozápadě Prahy, jež vychází z komunistického dopravního systému ZAKOS, jehož součástí je např. severojižní magistrála přes Václavské náměstí. Určujícím bodem toho segmentu okruhu, vzhledem k reliéfu terénu, je umístění mostu přes Vltavu. Z pohledu řešení městské dopravy v severních částech Prahy je kritické chybějící spojení přemostěním Vltavy níže od mostu Barikádníků (*Trojská kotlina, Stromovka, ...*). Dopravní specialisté z Útvaru rozvoje hl.m., kteří připravovali jak ZÁKOS tak i Územní plán hl.m. Prahy, chtějí na suchdolském dálničním mostě sloučit tranzitní a městskou dopravu a tím zlepšit životní prostředí ve středu města. Spojení těchto dvou druhů dopravy v této trase je ovšem nesmyslné a proklamovaná pomoc středu města čistě alibistická, jak dokládají stanoviska orgánů státní správy (viz citáty dále) k dopracované dokumentaci vlivu stavby na životní prostředí (*E.I.A. - Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518,519 Ruzyně-Březiněves*) která se nyní posuzuje a jejíž veřejné projednání proběhne v nejbližších měsících. Až teprve tato dokumentace porovnává variantní řešení vedení dálničního okruhu na SZ Prahy, který je součástí IV. multimodálního transevropského koridoru (*Berlín - Istanbul s odbočkou na Norimberk, má být placen z fondů EU - ISPA*), jeho funkcí je propojit jednotlivé dálnice a silniční radiály vnější komunikační sítě, převést veškerou tranzitní (kamionovou) dopravu a rozvádět vnější dopravu se zdrojem nebo cílem v Praze.

- Magistrát hl.m. Prahy - odbor životního prostředí uvádí ve svém vyjádření z 10.1.2001 k dokumentaci EIA: „V případě varianty J je nutné zdůraznit,

- že tato uvažovaná trasa **zabírá jak lesy ochranné, tak lesy zvláštního určení**.
- Navíc toto vedení trasy se nepřímo dotýká větší výměry lesních porostů než v případě jiných variant.“ **„Varianta J je označena jako nejkratší - 16,40 km, prochází však v tunelu středem obce Suchdol. Negativní dopady emisí z portálů i z výduchů se obce bezprostředně dotýkají. Trasa varianty Ss prakticky nekoliduje s obydlenými oblastmi, je však do určité míry vzdálena od okraje města. Délka této trasy je 20,98 km.“**
- „....To ovšem nedává objektivní obraz o délce jízdy automobilů po jednotlivých variantách. Pro dopravu pojíždějící po řešeném úseku SO s příjezdem nebo odjezdem po D8, jejíž podíl bude velmi významný, se již délka trasy mezi variantami J a Ss prakticky neliší.“
- „Při zvažování této varianty je nutno mít na paměti, že obchvat Prahy se ve stávající struktuře dálničních tahů a za dané terénní konfigurace v Evropě stane s vysokou mírou pravděpodobnosti součástí výhodné, a proto velmi zatížené evropské spojnice sever-jih. Lze zde tedy oproti stávajícímu stavu **očekávat veliký nárůst těžké tranzitní dopravy.**“
- „Vypočtené hodnoty nezahrnují imisní pozadí lokality. **Krátkodobé imisní koncentrace NOx zde dosahují výrazně nadlimitních hodnot.** Znamenalo by to pro rezidenty **několikanásobné zhoršení kvality ovzduší oproti stávajícímu stavu.**“
- „Varianta Ss: Vzhledem k trasování varianty Ss mimo obytná území **nedochází jejím vlivem k žádnému významnému zvyšování koncentrací škodlivin v obytných lokalitách ...**“
- „Pokud tedy **průměrný rozdíl ve zlepšení koncentrací NOx na těchto komunikacích (na hlavních komunikacích v Praze) je mezi variantami J a Ss na úrovni 1-1.5 ug/m³, činí jen asi 1% reálné hodnoty a jedná se tedy o rozdíl nepodstatný.**“
- „Kromě toho se domníváme, že **předpoklad autorů o významnějším odlivu vnitropražské dopravy na SO je pravděpodobně nereálný. Bylo by možno ho očekávat asi jen v případě kolapsu vnitřní dopravy ...**“
- „.... za nevhodnější považujeme a k realizaci doporučujeme variantu Ss.“
- „Za nevhodnou z hlediska ochrany ovzduší naopak pokládáme variantu J, která prochází přímo středem městské části Suchdol.“

- Krajský hygienik Středočeského kraje uvádí (ze dne 16.2.2001) „Z hlediska ochrany veřejného zdraví před hlukem je ovšem nutno v dalším postupu přípravy realizace této akce prosazovat variantu „Ss“ oproti variantě „J“

- Magistrát hl.m. Prahy - odbor dopravy konstatuje ve svém stanovisku

z 24.1.2001..k dokumentaci EIA:

„Na tuto část SO, jak je deklarováno ve složce „Celkové hodnocení“, jsou kladeny následující požadavky:

- propojit jednotlivé dálnice a silniční radiály vnější komunikační sítě
- převést veškeré tranzitní dopravy
- rozvádět vnější dopravy se zdrojem nebo cílem v Praze
- zabezpečit část vnitroměstských tangenciálních vztahů, kterými se dnes realizuje jedině možné dopravní spojení mezi sousedními městskými částmi na levé a pravé straně Vltavy na severu Prahy.

Tyto požadavky v celém rozsahu splňuje toliko varianta J. V ostatních variantách nejsou ošetřeny předmětné tangenciální vztahy. V ostatních variantách nejsou ošetřeny předmětné tangenciální vztahy. Z hlediska dalších tří požadavků se jeví varianty na jih od Ss včetně jako víceméně rovnocenné, ...“

Z doložených dopravně inženýrských podkladů k dokumentaci EIA, zpracované v loňském roce vyplývá, že varianta „J“ i varianta vzdálenější, tzv. „ Ss“ jsou z hlediska dopravního zatížení na většině úseků komunikací i především v centru Prahy rovnocenné.

Rozdíly jednoznačně ukazují na chybějící tangenciální spojení mezi sousedními MČ na severu Prahy, které neřeší varianta „Ss“ a přitom ani ve variantě „J“ není toto vnitroměstské tangenciální spojení zdaleka optimální, jelikož tato varianta předpokládá vnitroměstské spojení **dlouhými přivaděči přes dálniční most** v Suchdole (na SO) a zbytečně **zatahuje dálniční okruh do souvisle zastavěných** okrajových částí Prahy.

Jak vyplývá i z vyjádření dopravních expertů je z hlediska dopravy **optimálním řešením** pro trasu SO **varianta „Ss“** (2 x 2 pruhy) a pro **tangenciální vztah nejkratší možné spojení mezi městskými částmi na severu Prahy. S tímto spojením se ostatně počítá v ÚPn hl.m. Prahy v období po r. 2010.**“ (nízký most mezi Prahou 6 a Prahou 8 v dolní části Trojské kotliny).

-ČIŽP - oddělení ochrany přírody ve svém vyjádření z 16.1. 2001 dokládá: „Souhrnně lze říci, že posouzení vlivu stavby jednotlivými zpracovateli je provedeno vsouladu s požadavky zákona č. 244/1992 Sb. avšak závěry učiněné z těchto zjištění jsou s nimi v naprostém rozporu. **Varianta označená jako „J“ je jednoznačně nejhorší a proto doporučujeme ve stanovisku o hodnocení vlivů tuto variantu nedoporučit.**“

- MŽP - ochrana ovzduší ve svém stanovisku z 12.3.2001 mimo jiné uvádí:

- „Vzhledem k významu plánovaného záměru v kontextu Evropské dopravní sítě lze v budoucnu očekávat **silný nárůst tranzitní kamionové dopravy**. V dimenzích tohoto pohledu považujeme za **krajně nevhodnou zejména variantu „J“**, která počítá s vedením takto zatížené trasy v těsném kontaktu s hustým osídlením Suchdola a cca 250 m od obytné zástavby Čimic a Dolních Chaběr. V okolí tunelových výdechů a portálů tunelů Suchdol a Rybářka byly vypočteny nejvyšší hodnoty průměrných ročních koncentrací oxidů dusíku. Podle dokumentace dosahují vypočtené hodnoty $40 \mu\text{g.m}^3$ (ve stavu s MO) a představují tak 50% povoleného ročního imisního limitu. Vypočtené průměrné půlhodinové koncentrace oxidů dusíku (ve stavu s MO) v této lokalitě přesahují stanovený imisní limit I_{Hk} $200 \mu\text{g.m}^3$ a to za situace, kdy do výpočtu, jak je z dokumentace patrné, nebyly zahrnuty další bodové, plošné a liniové zdroje, které v tomto území působí, ani výše zmíněný aspekt, plynoucí z našeho členství v EU.“
- „... Na základě výše uvedeného lze s jistotou očekávat, že zde **budou překračovány stanovené imisní limity** a proto považujeme **variantu „J“**, z hlediska ochrany ovzduší a zdravotních rizik obyvatelstva, oproti doporučení předložené dokumentace, **za nepřijatelnou.**“
- „... Vliv na zlepšení kvality ovzduší v Praze je odhadován podle množství dopravní zátěže, které by jednotlivé trasy z vnitroměstského prostoru převzaly. Podle předpokladu dokumentace by v tomto směru lépe vyhověla trasa „J“, oproti trase „Ss“. **Rozdíl dle modelového výpočtu však není natolik podstatný, aby byl důvodem k nadlimitnímu přetížení diskutovaných oblastí. Navíc předpoklad odvedení městské dopravní zátěže na vnější okruh je hypotetický, neboť praxe dokazuje, že nové trasy spíše indukují novou dopravní zátěž a snížení původní zátěže závisí více na dopravních omezeních v centrálních částech Prahy. V úvahu je nutné vzít využití všech dalších možností omezení individuální automobilové dopravy v centrálních oblastech města, jako je**

především maximální dekoncentrace městských funkcí a členění města na svébytné celky a tím snižování přepravních nároků a přepravních vzdáleností, důsledná preference příznivějších druhů dopravy a nabídka kvalitní městské hromadné dopravy.“

Jak jednoznačně vyplývá ze závěrů jednotlivých odborných kapitol dokumentace E.I.A. a i ze stanovisek orgánů státní správy **jako jednoznačně nejvhodnější se jeví vzdálenější varianta „Ss“, která zároveň dostatečným a srovnatelným způsobem jako magistrátem protěžovaná varianta „J“ plní požadované dopravní funkce**, aniž by do města zbytečně zaváděla masivní mezinárodní tranzitní dopravu, nevratně devastovala cennou příměstskou krajinu a nepřijatelným způsobem zhoršila životní prostředí obyvatel Prahy.

Zastupitelské orgány Městské části Praha Suchdol spolu s občanskými iniciativami a sdruženími se již od ledna roku 1990 vyjadřují k záměru (*var.J*) vést středem Suchdola dálniční okruh. K jejich odporu umístit dálniční okruh 6 km od Staroměstského náměstí, do trasy, která protíná několik cenných přírodních památek na okraji Prahy (*Sedlecké skály, Zámky, Dražanská rokle...*) se připojily zastupitelské orgány z Městské části Praha Dolní Chabry a občanská sdružení z Dolních Chaber a Čimic. Vedení dálničního okruhu středem Suchdola spolu s přivaděčem a trasa v těsném sousedství Dolních Chaber by znamenaly několikanásobné zhoršení životního prostředí (*nadlimitní koncentrace NOx a hlukové zatížení*) a znemožnění plánovaného rozvoje. V posledních plánech je sice okruh skrz Suchdol veden v tunelu, ale jeho dostatečné odvětrání je znemožněno (*nízké komíny*) koridorem stávající a druhé plánované vzletové a přistávací dráhy ruzyňského letiště, dále jsou do těsné blízkosti stávající obytné zástavby umístěna technická zařízení okruhu (*suché poldry a retenční nádrže*).

Plánovaná **suchdolská varianta („J“)** by omezila rozvoj **středočeské příměstské aglomerace**, což je **v rozporu** i s představami **volených orgánů Středočeského kraje**, které preferují trasu vzdálenější od Prahy:

- **Usnesení č. 15-10/2001/RK ze dne 9.4.2001** „*Rada kraje pro projednání souhlasí s předloženou zprávou týkající se hodnocení vlivů na životní prostředí pro stavbu SO kolem Prahy - úsek Ruzyně - Březiněves- stavby 518,519 a ukládá hejtmanovi kraje vydat v samostatné působnosti vyjádření pro MŽP ve smyslu doporučení varianty Ss.*“

- **MPO** - ministr Grégr, ve svém dopise z 27.2.2001 adresovaném ministru Šlingovi (MDS), též doporučuje trasu Ss: „**existuje celá řada důvodů, proč je nejvhodnější umístit severozápadní část okruhu dále od Prahy (tzv. varianta „Ss“).** *mohu doložit zájem investorů o toto území. Výrazně se tak zvýší šance na posílení zaměstnanosti v této části Středočeského kraje.*“

Orgány magistrátu hl. m. Prahy v uplynulém desetiletí odmítaly věcnou diskusi, řádné prověření jiných variant. Arogantní přístup magistrátních úředníků i části zastupitelů vyvrcholil smetením několika tisíc připomínek k Územnímu plánu hl.m. Prahy pod stůl, aniž by je zastupitelstvo projednávalo, a 9.9.1999 byl přijat plán s bezvariantním řešením SZ segmentu dálničního okruhu (*var.J*), přestože se v té době v rámci zákonného procesu E.I.A. posuzovaly i další varianty. Přijetím územního plánu tak představitelé města nerespektovali právoplatné stanovisko nejnižšího zastupitelského sboru, který garantoval občanům svými rozhodnutími právo na příznivé životní prostředí.

Ing. Petr Hejl - radní MČ Praha Suchdol

Dr. Věra Doušová - místostarostka MČ Praha Dolní Chabry