

Vážený pan Ing. Milan Šimonovský  
ministr  
Ministerstvo dopravy ČR  
Nábř. L. Svobody 12  
110 00 Praha 1

## **Silniční okruh (Pražský okruh) – na severozápadě Prahy**

(úsek Ruzyně - Březiněves tj. stavby 518 a 519)

Vážený pane ministře,

obracíme se na Vás s naléhavou žádostí o uplatnění Vaší autority a o použití zásadní kompetence a vlivu Ministerstva dopravy ČR při řešení aktuální problematiky chystané výstavby tohoto úseku komunikace nejvyššího významu.

Návrhy velkých dopravních staveb vyvolávají téměř vždy složitou situaci při projednávání – v neposlední řadě kvůli výhradám občanů k hrubým negativním zásahům do životního prostředí. Bývá pak dáváno za vinu občanům, že vzniknou komplikace a že se schvalování realizace neúměrně prodlužuje. Přitom při podrobnější znalosti jednotlivých případů lze zjistit, že zásadní podíl na vzniku komplikací mají koncepční vady v procesu přípravy a i účelové, úzkými zájmy ovlivněné politické zásahy. Některé případy, jako např. obchvat Plzně nebo dálnice D 47 se staly dlouholetými velice závažnými společenskými kauzami.

Vážený pane ministře, chceme aby České republice, obyvatelům metropole, a vlastně i Vám osobně nepřibyla k řadě problematických velkých silničních staveb další. Současná situace bohužel nasvědčuje tomu, že v důsledku postupu ŘSD a některých samosprávných orgánů se úsek SO na severozápadě Prahy může stát jedním z nejzávažnějších případů. **Nechceme další kauzu „Plzeň“, nechceme další kauzu „D 47“.**

Předem vylučujeme nedemokratický a neústavní způsob, aby byla např. zvláštním „zákonem nad zákony“ vynucena varianta trasy, kterou prosazuje ŘSD bez ohledu na závažné negativní okolnosti, zvláště, když existuje přijatelnější řešení. Výsledné stanovisko posouzení vlivů stavby na životní prostředí doporučilo k realizaci (ze dvou hlavních variant) variantu severní (Ss). K možnosti její realizace i k možnosti případné realizace trasy jižní (J) stanovilo MŽP jednoznačné podmínky. Postup ŘSD však výsledky procesu EIA i stanovených podmínek ignoruje a pokračuje v prosazování varianty jižní (činí kroky k vydání územního rozhodnutí). Uvědomujeme si, že posouzení vlivů na životní prostředí není jediným kritériem pro konečné rozhodnutí o optimální vhodnosti stavby. Jsme však přesvědčeni, že ani ostatní závažné společenské důvody nesvědčí ve prospěch trasy jižní, ale právě naopak! Podle všeho je prosazována nejen neekologická, ale také stavebně technicky mimořádně náročná, investičně daleko dražší trasa s vysokými provozními náklady, pochybná i z ohledu bezpečnosti a zdraví občanů, a i z hlediska dopravního. Jakoby hlavním důvodem bylo právě získání velmi drahé a komplikované stavební zakázky.

V této souvislosti vyvolává velké pochyby a podezření závažný fakt, že již v květnu 1998 vyhlásilo ŘSD veřejnou obchodní soutěž na zpracování dokumentace pro územní řízení ve variantě J. V té době ještě nebylo ani ukončeno připomínkové řízení k návrhu ÚP Prahy, o vyhodnocení variant v rámci posuzování EIA nemluvě. Zakázku za cca 11 milionů Kč získaly firmy Pragoprojekt (stavba 518) a PÚDIS (stavba 519). Tím byla trasa J, mimo procedury předpokládané zákonem, jakoby předurčena a možná alternativní řešení předem diskvalifikována.

NKÚ ve svých kontrolních zprávách č. 02/10 a 02/13 zveřejněných v nedávné době tvrdě kritizuje právě nedostatečnou připravenost investičních akcí ze strany ŘSD, nízkou úroveň a nedostatečný rozsah kalkulačních podkladů, neznalost cen, pochybné hodnocení variantních řešení, podléhání tlaku realizačních firem a mrhání státními prostředky v řádu miliard Kč. Zde považujeme za nutné upozornit, že ekonomická studie z března t.r., kterou ŘSD nyní používá pro zdůvodnění výhodnosti trasy J, byla zpracována firmou Pragoprojekt. Ta je v záměru, jak uvedeno, přímo angažována a již před 5ti léty obdržela více než 5 milionů Kč za projekty trasy J. Účelovost a podjatost tohoto podkladu je zřejmá na první pohled. Staví na absolutizaci délky trasy, de facto pomíjí velmi rozdílnou stavebně technickou náročnost a rozdílné geologické podmínky obou tras, výrazně odlišné provozní náklady, nezabývá se vůbec nebo jen nedostatečně celou řadou významných nákladových položek vesměs v trase J (likvidace přebytku 4,5 milionů m<sup>3</sup> horniny, protihluková opatření, odvodnění vozovky, přeložky technických sítí atd.). Je jen příznačné, že ve své době samo ŘSD označilo tuto studii Pragoprojektu za interní pracovní podklad a písemně odmítlo dát ho k dispozici i MŽP. (Nezávislý odborný odhad, který jsme nechali zpracovat na základě nám dostupných údajů, naopak prokazuje, že trasa S je z hlediska investic o několik miliard Kč levnější a provozně bez pochyby výrazně úspornější a bezpečnější; viz příloha.)

Podle našeho názoru je nepřijatelné, aby o stavbě mezinárodního významu zařazené do evropské páteřní dálniční sítě bylo rozhodováno tímto krajně nedůvěryhodným způsobem a pouze na úrovni hl. m. Prahy a Středočeského kraje, bez řádného a úplného vyhodnocení a porovnání všech relevantních kritérií. Nutnost zpracování důkladného objektivního porovnání společenských efektů a nákladů u jednotlivých variant podle mezinárodně uznávaných metodik podtrhuje nesporně i ten fakt, že SO kolem Prahy je zařazen do vládou sledovaných programů reprodukce majetku a že Vaše ministerstvo je správcem této položky. Programy podléhají přísným zásadám hospodárnosti na základě rozpočtových pravidel a dalších zákonných norem. Nepominutelná je též otázka prověření podmínek spolufinancování SO institucemi EU, pravděpodobně z kohezních fondů

Z výše uvedených důvodů a na základě dalších závažných okolností společenské přijatelnosti a realizovatelnosti **považujeme za nezbytné, aby byla vypracována zevrubná a objektivní Studie proveditelnosti** porovnávající obě trasy (Ss i J).

Obrátili jsme se v té věci o pomoc na Parlament ČR. Výbor pro veřejnou správu, regionální rozvoj a životní prostředí Senátu i Podvýbor pro životní prostředí Poslanecké sněmovny náš požadavek na zpracování Studie proveditelnosti svým usnesením podpořil. Také ministr životního prostředí Libor Ambrozek svým dopisem z 6. listopadu 2003 vyslovuje podporu vypracování studie a to podle navržené osnovy (viz příloha). Stejně tak ministr Bohuslav Sobotka financí dopisem z 14. července 2003 (Vám adresovaným) vyjadřuje jednoznačně takové porovnání variant za nezbytné. Náš požadavek je také, jak zmíněno, plně v souladu se závěry kontrolních zpráv NKÚ. Předpokládané náklady na studii by představovaly zcela zanedbatelnou částku vzhledem k nákladům na investici a ani doba zpracování v řádu měsíců by výstavbu komunikace nijak znatelně neohrozila. Naopak, dalo by se předejít nevhodnému vynaložení obrovských veřejných finančních prostředků, možným

komplikacím při získávání prostředků z fondů EU a zdržení výstavby z důvodu dosud pomíjených právních i jiných závad! Vy sám např. upozorňujete v dopise č.j. 321/2003-120-RS/2 z 17. června t.r. na veřejnoprávní neprojednatelnost trasy J kvůli rozporu mezi ÚP hl. m. Prahy a platným nadřazeným ÚP VÚC.

Vážený pane ministře, věříme, že učiníte rozhodný krok a necháte Studii proveditelnosti zpracovat, že její výsledky budou pro Ministerstvo dopravy a pro ŘSD zásadně důležitým vodítkem při dalším postupu a že do doby jejího vyhodnocení budou pozastaveny úkony ŘSD, které by se s výsledky Studie proveditelnosti míjely. Studie proveditelnosti může být také zásadním materiálem pro rozhodnutí o trase v rámci neuzavřeného konceptu územního plánu VÚC Pražského regionu. Je tedy pravý a nejvyšší čas na její zpracování.

Vzhledem k tomu, že v problematice SO na severozápadě Prahy se vyskytuje řada desinterpretací a překrucování faktů, v zájmu Vaší dobré informovanosti a nalezení racionálního východiska, dovolujeme si Vás požádat o osobní setkání s Vámi nebo s některým Vámi pověřeným náměstkem a za přítomnosti odpovědných odborných pracovníků v nejbližším možném termínu. Zástupci z naší strany (4 – 5 osob) budou připraveni zodpovědět Vaše dotazy, doplnit vysvětlení nezbytnosti zpracování studie a předložit argumenty a příslušné dokumenty objasňující problematiku.

Děkujeme Vám za zájem o věc a předem též děkujeme za Váš rozhodný postoj.

Jaroslava Plevová  
starostka městské části Praha – Dolní Chabry

Marcela Jandová  
starostka městské části Praha – Lysolaje

Václav Čížek  
starosta městské části Praha – Suchdol

Ing. Jaroslav Korf  
člen zastupitelstva městské části Praha 8



V Praze 19. 11. 2003

- Přílohy: - osnova studie proveditelnosti stavby SO na severozápadě Prahy, září 2003  
- dopis min. ŽP L. Ambrozka č.j. M/30482/NM/7002446//1900/OSEA/03 z 6.11.03  
- přepočítání nákladů pro varianty J a Ss; J. Hanuš – stavební rozpočtování, říjen 03

*Se kázáními ministra*  
*pi Schützová*      *Pavel Ambrozka*  
21. 11. 03