

## Severozápadní segment SOKP (stavby 518+519)

Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) tvoří součást transevropské dálniční sítě TEN-T. Je tudíž určen zejména pro vnitrostátní a mezinárodní tranzitní dopravu. Dokončení okruhu je všeobecně chápáno a uznáváno jako priorita. Jeho nejkontroverznější část - severozápadní segment mezi Ruzyní a Březiněvsi, tj. stavby 518 a 519, je ovšem předmětem ostrých dlouhodobých sporů o varianty trasování. Pražský magistrát resp. politické vedení města prosadilo v r. 1999 do územního plánu tzv. jižní variantu „J“. Ta prochází ve velmi komplikovaném dopravním uspořádání Suchdolem a Vltavu překračuje dvoupatrovým ocelovým mostem. Protíná při tom chráněná přírodní území Sedlecké skály a Zámka tedy aktuálně také lokalitu Natura 2000 nazvanou Kaňon Vltavy u Sedlce, následují mosty přes Čimické a Draháňské údolí. Trasa je zároveň vedena v bezprostřední blízkosti husté obytné zástavby Bohnic a Čimic a dále okrajem Dolních Chaběr směrem do Ďáblic. Kromě nevratné devastace cenné příměstské krajiny by masivní provoz na této transevropské komunikaci - intenzita se odhaduje až na 120.000 vozidel denně vč. cca 25.000 nákladních! - způsobil zásadní zhoršení životního prostředí pro desetitisíce občanů vč. překračování zákonných zdravotně hygienických limitů.



Dotčené městské části Suchdol a Dolní Chabry a několik občanských sdružení s podporou mnoha tisíc občanů variantu "J" od počátku odmítají. Podporují severní variantu „Ss“, která je položena zhruba o 3,5 km severněji převážně v polích a v dostatečné vzdálenosti od obcí, Vltavu překračuje klasickým mostem v oblasti Řeže. Tato trasa je technicky mnohem jednodušší a tudíž daleko levnější, provozně výrazně vhodnější a bezpečnější, byla doporučena ve výsledku procesu EIA už v r. 2002, odpovídá normám EU, spolu s mostem mezi Prahou 6 (Sedlec) a Prahou 8 (Troja, Bohnice) s preferencí hromadné dopravy (tramvaj Kobylisy-Dejvice) jako doplňujícím městským spojením odděluje místní dopravu od vnitrostátního a mezinárodního tranzitu.

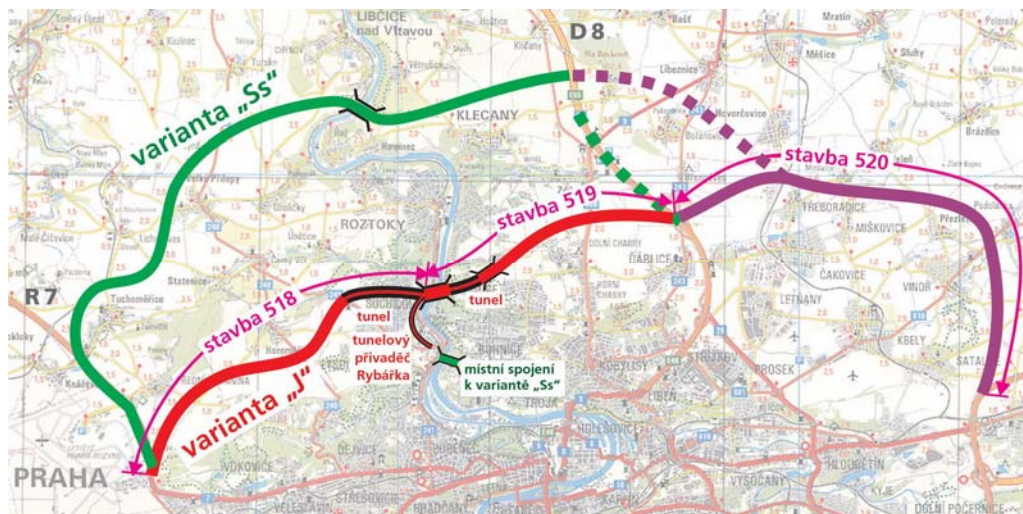
Ignorování zásadních námitek, připomínek a protestů mnoha občanů, občanských sdružení a postižených menších městských částí Prahy ve fázích územního plánování a následného

územního řízení i protiprávní postupy úřadů vyvolané politickými tlaky vyvrcholily v srpnu 2008 vydáním nepravomocného územního rozhodnutí pro obě předmětné stavby 518 a 519 SOKP stavebním odborem magistrátu hl. města Prahy. V září 2008 následovala odvolání stovek účastníků územního řízení k nadřízenému orgánu tj. Ministerstvu pro místní rozvoj. V březnu 2010 pak ministerstvo o odvolání rozhodlo a pro řadu závažných vad a pochybení územní rozhodnutí pro stavbu 519 zrušilo a vrátilo ho k novému projednání. U stavby 518, kde podle všeho musí být výsledek odvolání stejný, ministerstvo zatím nerozhodlo, údajně z toho důvodu, že se stále čeká na vyjádření Ministerstva zdravotnictví ve věci hlukového pásma.

V rámci změn územního plánu Prahy a přípravy nové územně plánovací dokumentace se MČ Suchdol a několik občanů obrátili v minulých letech na Nejvyšší správní soud (NSS). Ten opakovaně vyhověl podaným žalobám a v říjnu 2008 a v lednu 2010 zrušil tzv. změnu Z 1000/00 územního plánu hl. města Prahy (ÚP HMP), v jejímž rámci byl rozšiřován koridor pro okruh a upravovány křižovatky na okruhu podle potřeb projektu jižní varianty „J“. Orgánům hl. města Prahy soud vytknul zejména neprůhlednost a zmatečnost procesu přijímání změny, nerespektování připomínek a námitek veřejnosti a dotčených orgánů státní správy, nedostatečné posouzení vlivů koncepce na životní prostředí (SEA), nesouhlas s podmínkami trasování transevropské silniční sítě TEN-T apod. Výroky NSS měly za následek, že předložený projekt jižní varianty „J“ neodpovídal územnímu plánu a nemohl tedy být bez nového řádného projednání jeho změn schválen.

Přelomová situace pak nastala v celé kauze v květnu 2010, a to dalším rozhodnutím NSS, když tento soud vyhověl žalobě městských částí Suchdol a Dolní Chabry a několika fyzických osob a zrušil Zásady územního rozvoje (ZÚR) HMP v grafické a textové části týkající se ploch a koridorů celého úseku SOKP -Ruzyně - Březiněves (tzv. jižní varianta vedená přes Suchdol).

Pro toto rozhodnutí přitom postačovala NSS jen část žalobních důvodů, dalšími se ani nemusel zabývat. V rozsudku se jako závažné pochybení uvádí zejména neposouzení vlivů koncepce na vládu ČR v listopadu 2009 vyhlášenou evropsky významnou lokalitu „Kaňon Vltavy u Sedlce“ vč. prioritního typu stanoviště zařazenou do soustavy Natura 2000 a její potenciální narušení. NNS v tomto kontextu upozorňuje na nutnost resp. povinnost hledat variantní řešení, která takové negativní dopady nemají. Dále soud konstatoval nezákonnost procesu SEA, neposouzení synergických a kumulativních vlivů SOKP a letiště Praha Ruzyně, absenci posouzení přivaděčů a mimoúrovňových křižovatek nadmístního významu. Znovu se v odůvodnění rozsudku objevuje výtka vůči nedostatečnosti vypořádání uplatněných námitek atd.



Jelikož jsou ZÚR HMP závazným nadřazeným dokumentem pro existující a připravované územní plány, je evidentní, že jižní varianta „J“ severozápadního segmentu SOKP vedená přes Suchdol nejen že nemá oporu v územních plánech, ale je také vzhledem k důvodům rozsudku NSS ve věci ZÚR fakticky neprojednatelná a tudíž neprůchodná! Stále občas zaznívající argument o tom, že severní varianta by znamenala zdržení realizace o několik let ve srovnání s

větší územní a projektovou „připraveností“ trasy „J“, je tedy v současnosti již naprosto zcestný.

Východiskem z nynější patové situace je, aby se příslušné instituce, především Ministerstvo dopravy, se vši vážností zabývaly severní variantou „Ss“, která je doporučena v rámci procesu EIA a je též v plném souladu s požadavky národní Politiky územního rozvoje schválené v r. 2009 vládou ČR. Jak již zčásti uvedeno, je tato varianta výrazně vhodnější z hlediska požadavků na silniční síť TEN-T, bezpečnosti provozu, nutných investičních a provozních nákladů (úspora min. 10 miliard Kč oproti stavebně technicky mimořádně náročné variantě jižní „J“!), je ekologicky přijatelnější, pochopitelně nekoliduje se soustavou Natura 2000. NSS ve svém rozsudku z 20. května 2010 v tomto kontextu přímo upozorňuje na skutečnost, že jsou v současné době připravovány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, na jehož území se severní varianta „Ss“ nachází.

V dané situaci kritického nedostatku prostředků ve veřejných rozpočtech a razantních úsporných opatření a bolestivých škrtek takřka ve všech oblastech života společnosti se především investiční náročnost jižní varianty „J“ v odhadované výši nejméně 28 mld. Kč, tj. zhruba 1.7 mld. Kč na 1 km komunikace jeví jako zcela nepřijatelný příklad megalomanského plýtvání a jen sama o sobě je nepochybně dostatečným důvodem pro hledání vhodnějšího řešení.

Na okraj je dobré krátce zmínit také činnost skupiny odborníků ustavené na základě usnesení vlády ČR č. 1064 ze září r. 2007. Tato skupina se zabývala kromě jiného i porovnáním variant severozápadního segmentu SOKP. Postupovala přitom ovšem velmi podivným způsobem. Na základě selektivně předložených účelových materiálů, které odmítla poskytnout veřejnosti, doporučila bez jakéhokoliv zdůvodnění, pouhým hlasováním svých členů, variantu jižní „J“. Došlo k tomu na jejím jednání 2. září 2008 tj. 3 dny po vydání územního rozhodnutí pro tuto jižní variantu! Co měla komise ex post tedy hodnotit a proč? Jejicho „expertního“ doporučení se zastánci jižní varianty „J“ při absenci relevantních věcných argumentů nicméně dovolávají ještě dnes.

Ing. Jaroslav Korf, zastupitel v Praze 8, 21. září 2010

Odkazy:

<http://www.drahan.chabry.cz/>

<http://www.volny.cz/szokruh/>

<http://www.praha-suchdol.cz/index.php?md=htmtxt&fn=show&dt=90&sc=&ln=cz&sc=general>