

## NÁZOR: „Vnější pražský okruh se stane alfou a omegou tranzitní přepravy na území ČR“

„Vnější pražský okruh se stane alfou a omegou tranzitní přepravy na území ČR,“ řekl Ing. Marcel Růckl, poradce primátora hl. m. Prahy pro výstavbu městských okruhů na dotaz šéfredaktorky Mgr. Ludmily Doudové v rozhovoru pro časopis Silnice Železnice v čísle 5/2009. Toto tvrzení, které je zároveň názvem zmíněného článku, je správné, leč prakticky vše ostatní je v článku účelové, zavádějící, až chybné.

Nyní budovaná komunikační síť pražské automobilové dopravy vychází v sedmdesátých letech založeného systému ŽAKOS a tvoří dva okruhy, Městský okruh (MO), který je uvnitř zástavby a z vnějšího Silničního, tranzitního, dálničního okruhu, jenž propojuje dálnice a rychlostní komunikace, které se paprskovitě (od doby Marie Terezie a ještě dřívější) sbíhají do Prahy.

Vnější Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) je od našeho přistoupení do EU v roce 2004 součástí transevropské dálniční sítě TEN-T a má především chránit město Prahu před tranzitní dopravou tím, že v souladu s evropskými předpisy (Rozhodnutí Rady a Parlamentu EC 1692/96) na síť TEN-T propojí dálnice mimo zastavěné území, nebude vytvářet úzké hrdlo na síti komunikací TEN-T, dále bude rozvádět zdrojovou a cílovou dopravu vzhledem k hlavnímu městu Praze a nakonec bude sloužit k propojení okrajových čtvrtí hl. m. Prahy.

### Nyní několik poznámek k článku, na který reaguji:

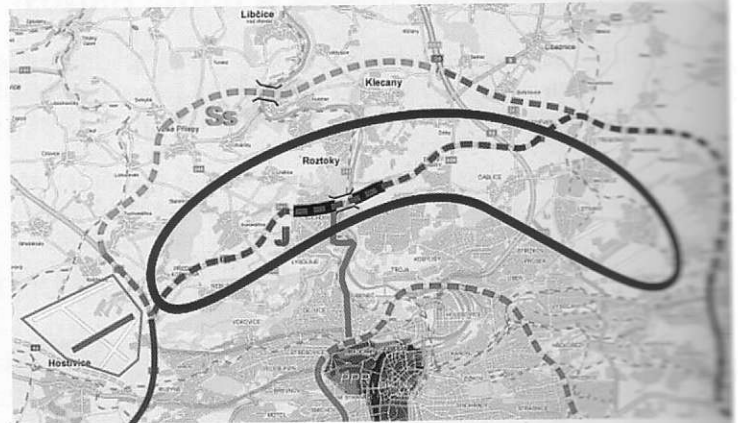
1) Správná funkce městského okruhu nebude zajištěna ani po dokončení vnějšího SOKP, neboť Městský okruh není realizován homogenně, t.j. převážná část je navržena či již vybudována v šířkovém uspořádání 2 × 3 jízdní pruhy, což odpovídá předpokládané intenzitě dopravy okolo 100 tisíc vozidel za den. Ovšem např. úsek „Blanka“ Špejchar – Pelc Tyrolka je nyní budován v šířkovém uspořádání 2 × 2 jízdní pruhy a je tedy kapacitně nevyhovující.

Snaha o umělé převedení části místní dopravy mezi Prahou 6 a Prahou 8 na vnější, dálniční okruh (SOKP) ve variantě „J“ – suchdolské, a tím i její zdůvodňování, je nesmyslné. Kombinací vnitroměstské dopravy a tranzitní, transevropské dopravy by se na tomto severozápadním úseku SOKP vytvářel trvale dopravně nebezpečný stav, jaký ještě dnes existuje na Městském okruhu v úseku Barrandovský most – Jižní spojka.

Vnější SOKP a vnitroměstský MO mají každý v rámci dopravního skeletu hl. m. Prahy svoje nezaměnitelné funkce, které se doplňují, ale nesmí se překrývat – tzn. míchání dopravy místní a tranzitní, protože to je pak příčinou vzniku dopravních nehod až dopravního kolapsu. (Příklad: Maminka, která veze dcerku do školky z Bohnic do Suchdola, se dostává mezi kamiony vezoucí mandarinky z Turecka do Hamburku.)

2) Skutečností týkající se městské části Prahy-Suchdola je, že hlavním městem zarputile prosazovaná varianta „J“ SOKP prochází skrz území Suchdola v délce přes 3 km, z toho jsou 2 km v tunelu. Tato trasa využívá koridoru VVN, který vznikl koncem dvacátých let minulého století. Tehdy v Suchdole vládli komunisté, obec zdlužili, a tak povolili elektrárenské společnosti natáhnout přes své území linku vysokého napětí z Prahy do Kladna. Trasa severozápadního segmentu SOKP bývala do tohoto koridoru v průběhu svého vývoje umístěna několikrát. Tak např. v roce 1975 byla chápána jako územní rezerva, a následně v roce 1986 byla z tohoto území úplně vypuštěna.

V roce 1999 byla trasa SOKP znovu umístěna do koridoru VVN bez řádného projednání a přes odpor dotčených městských částí. Tento nelegitimní stav trvá doposud, i když varianta „J“ nemá souhrnné stanovisko EIA a je v rozporu s rozhodnutím EP č. 1962/96/ES o vedení tras evropské sítě TEN-T a s Politikou územního rozvo-



„Jitnice“ – zájmové území pražských lobbistických struktur podél jižní trasy okruhu

je ČR, kterou vláda ČR schválila v červenci 2009, protože nevede v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení a vytváří nebezpečné úzké hrdlo. Z uvedeného vyplývá, že severozápadní sektor SOKP nemá v podobě varianty „J“ jednoznačně projednaný a vymezený koridor, který by byl veřejností všeobecně akceptován.

3) V rozhovoru jsou obviněni imaginární aktivisté a militantní exponenti, jimž se připisuje vina za stávající zpoždění realizace SOKP, aniž by byly jejich činnosti konkretizovány a jejich vina zdůvodněna. K tomu je třeba uvést, že v roce 2002 MŽP svým stanoviskem doporučilo k realizaci severní varianty „Ss“ (var. „J“ připustilo jen podmíněně). Po vstupu ČR do EU jsme přijali mimo jiné zásady navrhování komunikací sítě TEN-T, jejichž součástí SOKP je. V roce 2007 si ministerstvo dopravy objednalo nezávislé posouzení variant „J“ a „Ss“ severozápadního sektoru silničního okruhu, které prokázalo:

- průchod severní varianty „Ss“ mezi Ústavem jaderného výzkumu Řež a. s. a CHKO Větrušická rokle,
- shodnou lhůtu uvedení do provozu varianty „Ss“ jako u varianty „J“,
- úsporu stavebních nákladů (CU 2004) cca 8,5 mld. Kč v případě realizace severní trasy „Ss“.

Toto porovnání vyznělo zcela ve prospěch varianty „Ss“ oproti variantě „J“.

Na základě vládního usnesení 1064 ze září 2007 byla v květnu 2008 ustanovena vládní komise na vyhodnocení variantního řešení výstavby silničního okruhu kolem hlavního města Prahy. Komise dne 2. září 2008, tři dny po vydání územního rozhodnutí na úsek Ruzyně-Suchdol-Březiněves (stavby 518, 519 SOKP), vyslovila verdikt jednou stručnou větou pro variantu „J“ bez jakéhokoliv odborného zdůvodnění, čímž se sama zkompromitovala.

ŘSD ČR jako investor SOKP podalo první žádost o územní rozhodnutí pro stavbu 518 dne 8. prosince 2005. Vzhledem k tomu, že ani po půlroční odkladné lhůtě nebyl investor schopen doplnit chybějící doklady, zastavil stavební odbor Magistrátu hl. m. Prahy (MHMP) toto řízení 3. července 2006.

Druhou žádost podalo ŘSD ČR 31. ledna 2007, následně 15. března 2007 vyzval stavební odbor MHMP opět o doplnění návrhu o chybějící doklady, tentokrát s roční lhůtou do 29. února 2008.

Situace se opakovala naprosto stejně i pro stavbu 519, Suchdol-Březiněves.

V únoru a březnu 2008 proběhlo veřejné projednání obou územních řízení, ani k tomuto termínu nepředložil investor všechny požadované doklady.

Až 29. srpna 2008 vydal stavební odbor MHMP územní rozhodnutí. V řádném termínu do 29. září 2008 podalo několik set subjektů (městské části, občané, občanská sdružení) odvolání proti oběma územním řízením.

Stavební odbor MHMP až v květnu a červnu 2009 předal napodruhé „řádně“ (asi čtyři krabice od banánů) dokumentaci k oběma řízením odvolacímu orgánu, Ministerstvu pro místní rozvoj (MMR) ČR. To muselo několik týdnů dokumentaci třídit a sepisovat, aby se v ní vůbec vyznalo.

Mezitím se musí MMR vypořádat s novými situacemi, jako např. s tím, že dokumentace pro územní řízení staveb 518 a 519 SOKP není v souladu s územním plánem hl. m. Prahy, protože Nejvyšší správní soud již podruhé zrušil nepřehledně a neřádně projednanou změnu územního plánu hl. m. Prahy Z1000/00. Tato změna plánu rozšiřovala koridor a prostory křižovatek v území právě dle této dokumentace k územnímu řízení.

Zdá se, že pan místopředseda Výboru pro dopravu je nespokojen s tím, že občané a městské části hájí řádně svá práva, a že se opovíží odporovat přání ekonomicko-politických struktur, které mají zájem, aby dálniční okruh, který propojuje transevropské dálnice, vedl po území hlavní města, tj. aby byl „pod kontrolou“. Celé území od ruzyňského až po letňanské letiště, kterým prochází jižní varianta SOKP, by bylo v případě realizace této trasy velmi dobře investičně využitelné pro velkolepé projekty typu olympijské hry, logistické a skladové areály atd. (viz obrázky).

Termíny zprovoznění SOKP uváděné v článku pro stavby 512, 513, 514 v roce 2010 se zdají být reálné, i když s několika-měsíčním zpožděním. Ale co se týká termínu úplného zprovoznění SOKP v roce 2014, je tento termín v rozporu s posledně platným harmonogramem Ministerstva dopravy ČR, které v rámci úsporných opatření a nedostatku národních finančních prostředků odsunuje realizaci některých silničních a dálničních staveb. Dle těchto harmonogramů by stavby 518 a 519 SOKP měly být realizovány ve variantě „Rozvojová“ v letech 2015-2018 a ve variantě „Restriktivní“ až po roce 2030.

Co se týče rizika nezískání evropských peněz, zde bych chtěl opět zdůraznit, že

investor ŘSD ČR minimálně od našeho vstupu do EU v roce 2004 věděl, že:

- okruh kolem Prahy je součástí transevropské dálniční sítě TEN-T,
- jižní trasa je vedena přes zastavěné území hl. m. Praha (Suchdol, Dolní Chabry),
- jižní trasa prochází přes řadu přírodních památek včetně území Natura 2000,
- jižní trasa nemá doporučení EIA (od roku 2002),
- jižní trasa vytváří úzké hrdlo na síti TEN-T (tunely v Suchdole, MÚK Rybářka, patrový most přes Vltavu, tunely Zámky, mosty přes Drahaňské a Čimické údolí),

a tudíž věděl, že je v rozporu s pravidly na trasování transevropské dálniční sítě TEN-T a nemůže být hrazena na rozdíl od severní trasy „Ss“ z evropských prostředků.

Tuto skutečnost potvrdil Ing. Petr Kural, zplnomocněný zástupce investora (ŘSD ČR) při veřejném jednání v březnu 2008, když na dotaz účastníka řízení, zda předložený návrh odpovídá rozhodnutí Evropského parlamentu a rady č. 1692/96 EC odpověděl, že neodpovídá.

Otázkou je jen, proč ŘSD ČR takto postupovalo, když např. již v roce 2004 bylo Nejvyšším kontrolním úřadem upozorněno ve zprávě č. 26, že při prosazování variant do územního plánu nerespektovalo výsledky společensko-ekonomických hodnocení, popř. výsledky těchto společensko-ekonomických hodnocení byly zkrusleny ve prospěch jižní trasy přes Suchdol.

Městská část Praha-Suchdol dlouhodobě prosazuje výstavbu severozápadního segmentu SOKP ve variantě, která vyhovuje evropským předpisům, je pokud možno šetrná k životnímu prostředí, je bezpečná, která se vyhýbá zastavěnému území a je ekonomicky obhajitelná a dále výstavbu dalšího mostu přes Vltavu mezi Prahou 6 a Prahou 8, po kterém by se mohlo realizovat chybějící vnitroměstské spojení především pro veřejnou dopravu.

Domníváme se, že v současné ekonomické krizi, kdy česká vláda a Ministerstvo dopravy ČR vyhláší tvrdá úsporná opatření a oddalují realizaci silničních a dálničních staveb, je vhodná doba k přehodnocení problematiky „SOKP-Severozápadní sektor“. Věřím, že zdravý rozum na všech úrovních rozhodování nakonec zvítězí a bude zvoleno řešení dopravně vyhovující, provozně bezpečné, ekologicky nekonfliktní, realizačně jednoduché a ekonomicky únosné.

Ing. Petr Hejl,

starosta@praha-suchdol.cz,

starosta městské části Praha-Suchdol



2009  
**STAVBA**  
MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE

www.stavbamsk.cz  
www.stavbamsk.cz

## Soutěž pro vás!

Aktuálně na území Moravskoslezského kraje probíhá již 4. ročník prestižní soutěže o nejlepší „Stavbu Moravskoslezského kraje 2009“.

Soutěž zviditelňuje projekční, dodavatelské a investorské subjekty, mající sídlo v Moravskoslezském kraji a své záměry v kraji realizují. Soutěží v těchto pěti kategoriích:

1. kategorie stavby občanské vybavenosti
2. kategorie bytové domy
3. kategorie rodinné domy
4. kategorie průmyslové stavby
5. kategorie dopravní, inženýrské a vodohospodářské stavby

Do soutěže mohou být přihlášena pouze díla realizována na území Moravskoslezského kraje, která byla uvedena do provozu rozhodnutím stavebního úřadu v průběhu roku 2008 a 2009. Přihlaste svou konkrétní stavbu do této prestižní soutěže! Využijte poslední šanci! Přihlášku i bližší informace naleznete na

[www.stavbamsk.cz](http://www.stavbamsk.cz)

Organizace: komunikační a marketingová společnost PULARY, tajemnice projektu: Monika Baloušková, tel: 596 244 245, gsm: 737 245 811

SPS  
SVAZ PODNIKATELŮ  
VE STAVEBNICTVÍ V ČR



OBEC ARCHITEKTŮ



Moravskoslezský kraj

REAL-CITY

SILNICE  
ZELEZNICE

střechy

KONSTRUKCE

AVIZO

AVIZO

AVIZO

AVIZO

AVIZO