

Pavel Bém - Primátor hl. města Prahy
Magistrát hl. města Prahy
Mariánské nám. 2
11000 Praha 1

V Praze 6.10.2008

Vážený pane primátore,

jakožto obyvatelé pražských městských částí, kterým v jejich blízkém okolí hrozí stavba dálničního okruhu "kolem" Prahy, velice pozorně sledujeme přípravu jeho severozápadního segmentu, konkrétně plánování staveb 518 Ruzyně – Suchdol a 519 Suchdol – Březiněves. Jelikož v celém procesu přípravy výstavby této části SOKP shledáváme velké množství nesrovnalostí, rádi bychom Vás v této souvislosti požádali o objasnění alespoň několika z nich. Neboť jsme s vývojem dění kolem SOKP velice nespokojeni, žádáme Vás o vysvětlení těchto rozporů a o sdělení Vašeho stanoviska ke každému z následujících bodů.

1/ Výstavbu varianty J severozápadního segmentu dálničního okruhu kolem Prahy obhajujete mj. tím, že je tato varianta již nejméně 30 let zanesena v územních plánech a počítá se s ní dlouhá desetiletí. Není však přinejmenším poněkud krátkozraké stavět v dnešní době dálniční okruh kolem rozrůstající se metropole ještě před hranicí hlavního města a navíc na základě desítky let starých plánů, jejichž historie sahá až před druhou světovou válku? Nemyslíte si, že se během posledních dekád dopravní a urbanistická situace v dotčených oblastech podstatně změnila, a to do takové podoby, s jakou někdejší plánovači v dobách dávno minulých vůbec nepočítali? To, co před desetiletími mohlo být plánováno jako okruh KOLEM Prahy, je dnes již dálnicí PŘES Prahu. Neměly by být tyto plány již považovány za zastaralé a nevyhovující?

2/ Jak je možné, že při rozhodování o této stavbě za cca 30 mld. nebylo přihlédnuto k výsledkům porovnání jejích reálných variant? Kdo má zájem na tom, aby byla trasa Ss stále záměrně prohlašována za "pouhou čáru na papíře", přestože je známo, že již bylo provedeno několik srovnání obou variant, v nichž jistě nešlo o porovnávání projektů varianty J jen s nějakou "čárou na mapě" varianty Ss? Z jakého důvodu nikdy nebyla varianta Ss rozpracována detailněji a porovnána s variantou J? Neposuzování podrobněji rozpracovaných variant takovýchto dopravních staveb není v souladu s § 6 odst. 2, resp. čl. 5 směrnice EIA (ve spojení s příslušnými ustanoveními příloh – přinejmenším se smyslem těchto ustanovení).

3/ Ministerstvo životního prostředí v procesu EIA doporučilo realizaci varianty Ss, a stejně tak učinila v nedávné nezávislé studii renomovaná firma Mott MacDonald. Urychlené rozpracování varianty Ss a její porovnání s variantou J doporučil ve své rešerši i Ústav pozemních komunikací Stavební fakulty Vysokého učení technického v Brně. Z jakého důvodu nebylo k těmto odborným stanoviskům přihlédnuto? Proč pražský magistrát nerespektoval závěry ani těchto posudků, ani procesu EIA?

4/ Jelikož bude SOKP součástí transevropské hlavní dálniční sítě TEN, je jeho varianta J v rozporu s rozhodnutím Evropské komise č.1692/96/EC o podmínkách rozvoje transevropské dopravní sítě, podle něhož komunikace tohoto typu musejí míjet městské aglomerace a nesmí na nich docházet k mísení tranzitní a místní dopravy. Ani jednu z těchto podmínek varianta J nesplňuje, avšak varianta Ss ano. Variantu J kvůli tomuto nedostatku jednak nebude možno spolufinancovat z fondů Evropské unie, a každému s průměrnou inteligencí (přestože Vy to neustále zpochybňujete) je jasné, že navíc bude její realizace vzhledem k vyšší konstrukční složitosti mnohem dražší než výstavba varianty Ss. Pražský magistrát evropské směrnice nepovažuje za směrodatné? Úspora veřejných prostředků je magistrátu lhostejná?

5/ Z jakého důvodu stále není řešeno lokální propojení mezi Prahou 8 a Prahou 6 pomocí mostu přes Vltavu v oblasti mezi Bohnicemi či Trojou a Sedlcem či Suchdolem? Takový samostatný most je zahrnut ve variantě Ss, umožnil by narozdíl od varianty J kromě

automobilové dopravy také místní provoz MHD, cyklistů i chodců, a poskytl by tak již desítky let naléhavě postrádané přímé propojení těchto městských částí. Dálniční varianta J nemůže být adekvátní náhradou za tento chybějící most, jelikož jednak povede daleko od míst, kde je spojení zapotřebí, a za druhé na ní bude docházet k mísení městské dopravy s tranzitní, což velmi pravděpodobně povede k dopravním komplikacím, jaké již známe z Barrandovského mostu. Fungující místní spojení Prahy 6 a Prahy 8 dálniční obchvat neřeší. Proč magistrát nepodporuje výstavbu místního mostu mezi Prahou 6 a Prahou 8?

6/ Říkáte, že obyvatelé severozápadních částí Prahy mají přestat zdržovat výstavbu okruhu, a už konečně by se měli "podřít zájmu většiny" a nebrzdit stavbu varianty J, neboť v případě varianty Ss by se jistě stavba silnice také nelíbila obcím, kolem nichž by procházela, a že stavba silnice tak jako tak vždy bude někomu vadit. Tento argument je sice působivý, avšak jestliže při pouhém letmém pohledu na mapu porovnáme počet obyvatel obcí přímo dotčených variantou Ss s počtem obyvatel částí Prahy bezprostředně zasažených variantou J, dojdeme jednoznačně k závěru, že pokud se má někdo podřít zájmu většiny, měli by to být rozhodně obyvatelé obcí kolem varianty Ss. Je jich totiž podstatně méně, než oněch pražských obyvatel, jejichž životní prostředí by nenávratně negativně ovlivnila varianta J, a především nejsou variantou Ss, vedoucí převážně poli v dostatečné vzdálenosti od obcí, zdaleka tak postiženi – což prokázal proces EIA.

7/ Považujeme za velmi podivné, že od roku 2002, kdy se v procesu EIA varianta Ss ukázala jako pro Prahu a její životní prostředí lepší řešení, se nikdo z jakéhosi záhadného důvodu variantou Ss podrobněji nezabýval. Závěry dosud provedených studií hovoří proti výstavbě varianty J a ve prospěch varianty Ss. Přesto bylo nyní vydáno územní rozhodnutí ke stavbám 518 a 519 varianty J. Rád se zaštiťujete demokratickými principy, dokonce i v otázce výstavby pražského okruhu. Absurdnější postoj si lze stěží představit, neboť celá tato causa je přehlídkou jejich soustavného porušování. Na základě jakých demokratických principů byla navzdory evropským směrnicím, závěru procesu EIA a negativním stanoviskům odborných posudků vybrána horší varianta J a odmítnuta, či spíše dlouhodobě záměrně ignorována ve všech směrech výhodnější varianta Ss?

8/ Nyní se snažíte vyvolat dojem, že je na rozpracování a posouzení varianty Ss již najednou málo času, ale co oněch 6 minulých let? Kdo měl zájem na tom, aby varianta Ss ležela u ledu? My, občané toužící ochránit prostředí, v němž žijeme, které Vy však v pořadu "Co vy na to pane primátore" nazýváte ekoteroristy a obviňujete z jakýchsi nepochopitelných finančních zájmů, jež podle Vás máme na zdržování výstavby pražského okruhu, jsme touto liknavostí naopak nanejvýš znepokojeni. Máme stejný zájem na urychleném dokončení pražského okruhu, stejně jako zbytek pražských obyvatel sužovaných dopravními zácpami, protože se nás také týkají. Studie firmy Mott MacDonald však prokázala, že je možno variantu Ss dokončit v podobném časovém horizontu jako variantu J. Není tedy možné akceptovat Váš argument nutnosti co nejrychlejšího zahájení stavby varianty J jen kvůli tomu, aby už konečně okruh stál. Ve skutečnosti jde pouze o rychlost, s jakou se Vám, politikům, podaří vybrat, projednat a prosadit do územních plánů opravdu tu po všech stránkách nejvýhodnější variantu.

Stručně řečeno, rádi bychom, pane primátore, věděli, jak je možné, že je, bez ohledu na množství argumentů hovořících pro variantu Ss, stále politicky prosazována ve své trase zastaralá a technicky, dopravně, ekologicky a finančně nevýhodná varianta J? Z jakého důvodu jsou ignorovány závěry již existujících odborných posudků a nebylo provedeno podrobné porovnání obou variant, na jehož základě by bylo pro tuto spornou část SOKP vybráno skutečně po všech stránkách co možná nejlepší řešení?

Děkujeme předem za Vaše adresné a vyčerpávající odpovědi.

Tento dopis prosím považujte za otevřený.

Podpisy jsou přiloženy na podpisovém archu.

