

Stanovisko účastnice řízení – Ing. Hany Štichové, bytem Chorušická 12, Praha 8, Čimice – k předmětné záležitosti.

1) Zástupci MHMP setrvale konstatují, že trasa SO v jižní variantě se v platném ÚP hl. m. Prahy a nedávno schválený ÚP VÚC přílehlého regionu, s žádnou variantou SO na SZ od Prahy neuvažuje. Podle MHMP je tudíž varianta SO na SZ od Prahy (dále jen severní) nerealizovatelná.

V této spojitosti se důrazně ptám, která studie prokázala tuto nerealizovatelnost? Podle zákonného stanoviska k EIA (posouzení vlivu stavby SO na okolí stavby) z r. 2002, byla doporučena k dalšímu sledování právě severní varianta SO s tím, že pokud se touto studií prokáže, že je nerealizovatelná, lze uvažovat s jižní variantou SO podle ÚP hl. m. Prahy. Od procesu EIA už uběhlo šest let a pro ÚP VÚC bylo dostatek času na studii pro severní variantu. Politická reprezentace hl. města nenechala žádnou studii vypracovat a nezákonně pokračovala v projektové přípravě jižní varianty SO. Teprve z několikaletého snažení MČ Suchdol a občanských iniciativ nechalo MD v loňském roce vypracovat porovnávací studii jižní a severní varianty, která jednoznačně ukazuje, že severní varianta SO je jak realizovatelná tak i výrazně levnější. MHMP výsledky této studie neuznává a demagogicky nadále prosazuje jižní variantu podle ÚP hl. m. Prahy s tvrzením, že pro Prahu je dopravně nejlepší. Podle MHMP je ÚP hl. m. Prahy dogmatem a proto musí být realizována jižní varianta SO. Tento politický postoj je zcela zavádějící, neboť ÚP je především dokument politické shody. Proto jsou v právním kodexu ČR další zákony, které mají v této souvislosti zabránit eventuální politické zlovůli. Mezi ně patří mj. zákon o posuzování vlivu stavby na ŽP. Dále ÚP je velmi proměnlivý dokument, neboť v Praze proběhne v kalendářním roce minimálně 100 jeho změn. Koneckonců SO v dřívějších ÚP byl v severozápadním segmentu pražského regionu sledován severně od Roztok – viz např. mapa ČR v měř. 1:200.000 v edici Marco Polo, vydané v polovině 90 let minulého století.

2) Dopravní hledisko, které MHMP jižní variantu SO sleduje je:

- a) trvale nahradit již historicky chybějící komunikační spojení mezi MČ Bohnice a Dejvice cca 6 km dlouhou zajiždkou přes MČ Čimice, patrový most jižní varianty SO a MČ Suchdol. Pro MHMP to představuje úsporu cca 4 mld. Kč v rozpočtu města. Že se směšuje tranzit a v daném případě i cesty na letiště ze severu a východu ČR s vnitroměstskou dopravou politickou reprezentací města naprosto nezajímá, přestože poznatky z jižní spojky, kde tento stav zatím existuje, je odstrašující. Jakou odpovědnost má současná politická reprezentace města za budoucnost severu Prahy? Bude se pak v budoucnu toliko konstatovat, podobně jako dnes se konstatuje u severojižní magistrály, že bylo špatně územně rozhodnuto !?!
- b) aby severní okruh v tomto segmentu Prahy dlouhodobě sloužil též jako kvaziměstský okruh, neboť modelové výpočty pro dokumentaci již citované EIA byly projednány ve dvou modifikacích. Na severozápadě Prahy SO bez MO (Městský okruh v úseku Prašný most – Pole Tyrolka) a SO s MO pro stejné objemy dopravního zatížení. Přestože se dnes halasně medializuje, že se již MO pod Stromovkou začal budovat, je to však především otázka min. 24 mld. Kč, které musí město zajistit ve svém rozpočtu pro tento segment MO. Současná realita je taková, že se už staví I.část tohoto segmentu od Strahovského tunelu k Prašnému mostu, což opět ukazuje na přípravu radiály mezi Strahovským tunelem a SO v Suchdole přes MČ Dejvice (Svatovítská, tř. Jugoslávských partyzánů, Suchdol). Severní varianta SO striktně odděluje vnitroměstskou dopravu od dálkové vybudování co nejkratšího spojení mezi MČ Bohnice a Dejvice v podobě krátkého tunelu v Bohnicích a s přemostěním Vltavy do Sedlce (náklady cca 4 mld. Kč). Z těchto dopravních záměrů jednoznačně vyplývá, že politické vedení města hodlá řešit dopravní problematiku na severu města bez objektivního posouzení v rozporu se zákony a především na úkor budoucnosti severu Prahy.

3) Jižní variantou SO je zničujícím způsobem ohrožena MČ Dolní Chabry. Tato MČ se nachází na zač. Drahaňského údolí (cca 2000 obyvatel). V rozporu s modelovými výpočty pro EIA, a proto to nebylo možné v rámci EIA posoudit, byl dodatečně navržen přívaděč na SO mezi Dolními Chabry a Čimicemi. V důsledku toho bude MČ, situovaná v údolí, bezprostředně obklopena ze všech světových stran výše položenými vysokokapacitními komunikacemi a tedy bez možnosti přílivu čerstvého vzduchu. V této spojitosti by měli obyvatelé předmětné MČ požadovat na státu výkupy svých nemovitostí za současné tržní ceny, aby se včas mohli přestěhovat do lepšího životního prostředí.

V Praze dne 19.3.08

Ing. Hana Štichová v.r.

Převzala dne 19.3.2008 Fraňková – OST MMMP v 14:10 hod – Fraňková v.r.

P.S.

Pražané by měli Ing. Haně Štichové za její odvahu a statečnost, jako poctivé úřednici stavebního úřadu, sloužící občanům, hájící právo a zdravý rozum, poděkovat. Byla jí dána výpověď v rámci reorganizace v roce 2001. Na její dotazy a upozornění Magistrátu, položené před výpovědí, jí nebylo nikdy odpovězeno?!

Z ručně psaného dokumentu přepsal 20.3.2008 Jan Šinágl – www.sinagl.cz / <http://sinagl.bigblogger.lidovky.cz>