

## **Praha se pře o okruh**

[EkoList](#) | 5.5.2008 | rubrika: Zprávy | strana: 6 | autor: Monika Frühbauerová

Na přelomu března a dubna probíhala veřejná ústní jednání v rámci územního řízení k vnějšímu silničnímu okruhu Prahy v části Ruzyně–Suchdol a Suchdol–Březiněves. Pražský magistrát prosazuje tzv. jižní variantu, zástupci dotčených obcí však tento záměr napadají. Daleko radši by viděli okruh v tzv. severní variantě, která by se hustě obydlenému území Prahy vyhnula.

„Jednání byla velmi zmatečná a nepřehledná. Šlo o naprosté selhání stavebního odboru Magistrátu hlavního města Prahy,“ komentoval zmíněná jednání Petr Hejl, starosta městské části Praha-Suchdol. Jaroslav Korf, zastupitel Prahy 8, dodává: „Arogance a bezohlednost úředníků překročila veškeré meze. Opakovaně jsme upozorňovali, že je porušován stavební zákon, správní řád a další související předpisy.“

Poslední jednání bylo ohlášeno na 31. března. 20. března však Magistrát hlavního města Prahy jednání nečekaně přesunul na následující den, tj. 21. březen. Úředníci před poloprázdným sálem přečetli protokol z minulých dnů, a tím veřejné ústní jednání jakoby „uzavřeli“. „Takový projev vrchnostenské zvůle a naprostého pohrdání občany a právním řádem bude mít rychlé a velmi rázné pokračování u odvolacích orgánů, soudů a dalších institucí,“ reagovala Věra Štěpánková za účastníky řízení, kteří se nemohli jednání zúčastnit. Tři dny před tímto jednáním, tedy 18. března, uspořádaly městské části Praha-Suchdol a Praha-Dolní Chabry tiskovou konferenci, na níž se zástupci obcí a pozvaní odborníci vyjadřovali k možným variantám silničního okruhu. Suchdolský zastupitel Pavel Beneš konferenci zahájil slovy: „Problém není v tom, že nechceme okruh, problém je v tom, že my chceme lepší okruh.“ Na setkání převládalo zklamání, rozhořčenost a beznaděj zástupců obcí nad rozhodnutím magistrátu a Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) postavit jižní variantu okruhu.

### **Proti jihu**

V současnosti jsou ve hře jen dvě možnosti, kudy obchvat vést. Jižní varianta označovaná jako J, kterou prosazuje pražský magistrát a ŘSD, a severní varianta Ss, kterou podporují místní městské části.

Autorem návrhu severní trasy je Karel Čapek. „Trasa by byla kapacitně mnohem menší. Už jenom proto, že neslučuje dva dopravní tahy. Zátěž by zde byla mnohem menší,“ popisuje svůj návrh Čapek. Při jeho hledání si prý uvědomoval, že vždycky půjde o hrubý zásah do území a vždycky se najde někdo, komu se varianta nebude líbit. „Nehledal jsem ideální řešení, ale to nejméně špatné,“ vysvětluje Čapek. Podle něj je severní trasa tvořená obchvaty obcí. V důsledku toho by došlo v těchto obcích ke zklidnění dopravy. Zastánci Ss odmítají jižní trasu, protože vede přes hustě obydlené části Prahy a zavádí evropskou tranzitní kamionovou dopravu do města. Argumentují taky tím, že trasa je neekologická, nebezpečná a neekonomická. Neekologická především z důvodu, že prochází chráněnými přírodními oblastmi, jako jsou Roztocký háj, Sedlecké skály, Zámky a park Drahaň-Troja. Za nebezpečnou ji považují kvůli tomu, že nevyhovuje minimálním bezpečnostním požadavkům na tunely transevropské dálniční sítě. „Projektované uskupení dvouúrovňových tunelů a mostu je z provozního a uživatelského hlediska velmi nevhodné, na délce 3,2 km není možný přejezd mezi protisměrnými dopravními pásy,“ uvádí v expertním posudku k jižní variantě František Lehovec z ČVUT.

Trasa J je podle kritiků rovněž výrazně dražší, což v loňském roce prokázala studie objednaná ministerstvem dopravy (MD) u firmy Mott MacDonald. Rozdíl ve stavebních nákladech je podle ní víc než osm miliard korun ve prospěch trasy Ss. Pokud by se započítalo i rozšíření silnice R7 a případně i dálnice D8 a druhého vnitropražského mostu mezi Prahou 6 a Prahou 8, šlo by o úsporu přibližně 4,3 miliardy Kč. Ve studii je navíc uvedeno, že u varianty J existují větší rizika zpoždění stavby. I přes tyto výsledky zástupci MD prosazují jižní variantu, protože podle nich nebyla studie dostatečně odborná.

Silniční okruh kolem Prahy je navrhován jako součást transevropské dálniční sítě z Berlína do Istanbulu s odbočkou na Norimberk. Jde o koridor, kterému je přikládán nejvyšší dopravní význam. V Národním strategickém dokumentu ČR pro program ISPA – sektor dopravy je přitom zakotven požadavek, aby pražský silniční okruh umožňoval oddělení místního a tranzitního provozu dopravy. Podle zastupitele Prahy 8 Jaroslava Korfa ovšem jižní varianta těžký tranzit z celé Evropy do Prahy přivádí a na mostě v Suchdole a v tunelech ho mísí s místní dopravou.

Podle kritiků je tak velmi pravděpodobné, že variantu J nebude možné financovat z prostředků EU, protože trasa porušuje evropskou směrnici o trasování transevropské dálniční sítě TEN-T. V ní se mimo jiné píše, že dálniční sítě mají mít hlavní sídelní útvary. „Jsme v Evropské unii a tato komunikace je součástí transevropské dálniční sítě. Je jednoznačně dáno, kudy se smí trasy této sítě plánovat a kde umísťovat, a je aby trasy vedly přes zastavěné území,“ říká starosta Suchdolu Petr Hejl. Zastánci trasy Ss napsali i otevřený dopis premiérovi Mírku Topolánkovi, v němž ho požádali, aby zabránil výstavbě jižní trasy okruhu. Podle autorů dopisu by jinak zvítězily krátkodobé lokální zájmy jednotlivců a určitých skupin nad skutečným veřejným zájmem. Dopis zatím podepsalo přibližně 2000 lidí.

## **Tunelový okruh**

Magistrát a ŘSD většinu kritiky jižní varianty odmítají. „Praha vyhověla podnětům městských částí, kterých se okruh bezprostředně dotýká, a přistoupila na dražší tunelovou variantu. Není proto korektní tvrdit, že jižní trasa je komunikace procházející hustě obydleným územím, je to tunelová komunikace. Na rozdíl od varianty severní, která vede po povrchu, tedy s výraznými negativními dopady na krajinný ráz a nedostatečnou hlukovou ochranou,“ říká Jiří Wolf, tiskový mluvčí magistrátu.

Jak dál Wolf uvádí, při posuzování EIA bylo u obou variant, jižní i severní, konstatováno, že jsou uskutečnitelné. Podle Wolfa je severní varianta ale zpracována pouze na úrovni úvahy. „V současnosti je to spíš jen čára na mapě,“ argumentuje Jiří Wolf. „Není dostatečně prověřena, není součástí žádného územního plánu, a pokud by se měla realizovat, muselo by proběhnout celé územní řízení – přičemž není vůbec jisté, zda by se jí podařilo prosadit,“ vyjmenovává nedostatky varianty Ss Wolf.

Ekonomicky jsou podle něho obě varianty v této chvíli neporovnatelné. Teprve pokud by byla severní varianta dopracována do úrovně jižní, bylo by možné provést korektní srovnání. „Severní varianta může být účelnou a zajímavou součástí republikové silniční sítě. Mimochodem kapacitní komunikace v severní stopě je v podstatě logická a stát ji pravděpodobně stejně někdy postaví, aby si vyřešil obsluhu tohoto území,“ dodává Wolf. Martina Vápeníková, tisková mluvčí ŘSD, kritizuje variantu Ss podobnými argumenty.

„Investice do varianty J je už řadu let vystavena kritice a obstrukcím malé skupiny občanů, kteří se snad z důvodu ochrany lokálních zájmů, osobních či jiných, za použití často vykonstruovaných argumentů či překroucených citací, snaží navodit pocit veřejnosti, že je prosazováno řešení, které je nevyhovující, škodlivé a sloužící pouze ekonomickým zájmům části hospodářských a politických struktur,“ tvrdí Vápeníková.

Podle ŘSD je jižní trasa vedena po polích v dostatečné vzdálenosti od obytných zón. Jedinou výjimkou je Suchdol, kde je komunikace vedena v tunelu bez negativních provozních vlivů na okolí, a Březiněves, kde je v souladu s požavyloučeno, pražského zastupitelstva odhlučněna protihlukovými valy. Argumenty kritiků varianty J ohledně velkých zásahů do přírody jsou podle Vápeníkové klamné, protože celé údolí severně od Prahy je v podstatě chráněnou oblastí. „Platí to pro všechny možnosti vedení okruhu, tedy i pro severní, které by procházelo ochranným pásmem NPR Větrušické rokle,“ dodává Vápeníková.

Odmítá i to, že stavbu nejde financovat z prostředků EU: „Pražský okruh je obecně financován z fondů EU. Bohužel denunciací aktivistů u orgánu EU byla vyvolána situace, kdy si tyto orgány vyžádaly vypracování komparativní studie, která bude sloužit jako podklad pro rozhodování meziministerské komise, o jejímž vytvoření rozhodla vláda, i jako podklad pro orientaci EU.“

Zřízení meziministerské komise uložila ministrům dopravy a životního prostředí vláda vloni v září. Sestavená skupina odborníků měla posoudit obě varianty a vybrat optimální řešení. MD už komisi dalo dohromady, je ale sestavena pouze z odborníků na dopravu, mezi kterými není například žádný ekolog, což se nelíbí ministerstvu životního prostředí (MŽP). „Ke spolupráci s ministerstvem dopravy nedošlo. Komisi expertů, která vznikla, nepovažujeme za tu, po které volalo usnesení vlády,“ podotýká k tomu mluvčí MŽP Jakub Kašpar.

Foto popis| Poslankyně Věra Jakubková (SZ) byla jedním z řečníků na demonstraci proti jižní variantě obchvatu, ...

Foto popis| ... která se v polovině března sešla na Jungmannově náměstí v Praze.

Foto autor| foto: Hugo Charvát / Ekolist

O autorovi| Monika Frühbauerová / [ekolist@ekolist.cz](mailto:ekolist@ekolist.cz)