



DÁLNIČNÍ OKRUH PRAHY

Úzké hrdlo evropské sítě

Plánovat dálnici sídelními útvary severně od Prahy je velké riziko

Připravovaná jižní varianta severní části dálničního okruhu Prahy by měla projít napříč Suchdolem a dotýkala by se i dalších hustě obydlených míst. Takový plán je však v rozporu s rozhodnutím Evropské unie o trasování trans-evropské sítě TEN-T. Přiznal to při územním řízení i zástupce investora Petr Kural z Ředitelství silnic a dálnic. Suchdolský starosta Petr Hejl je přesvědčen, že takový záměr musí u Evropské komise

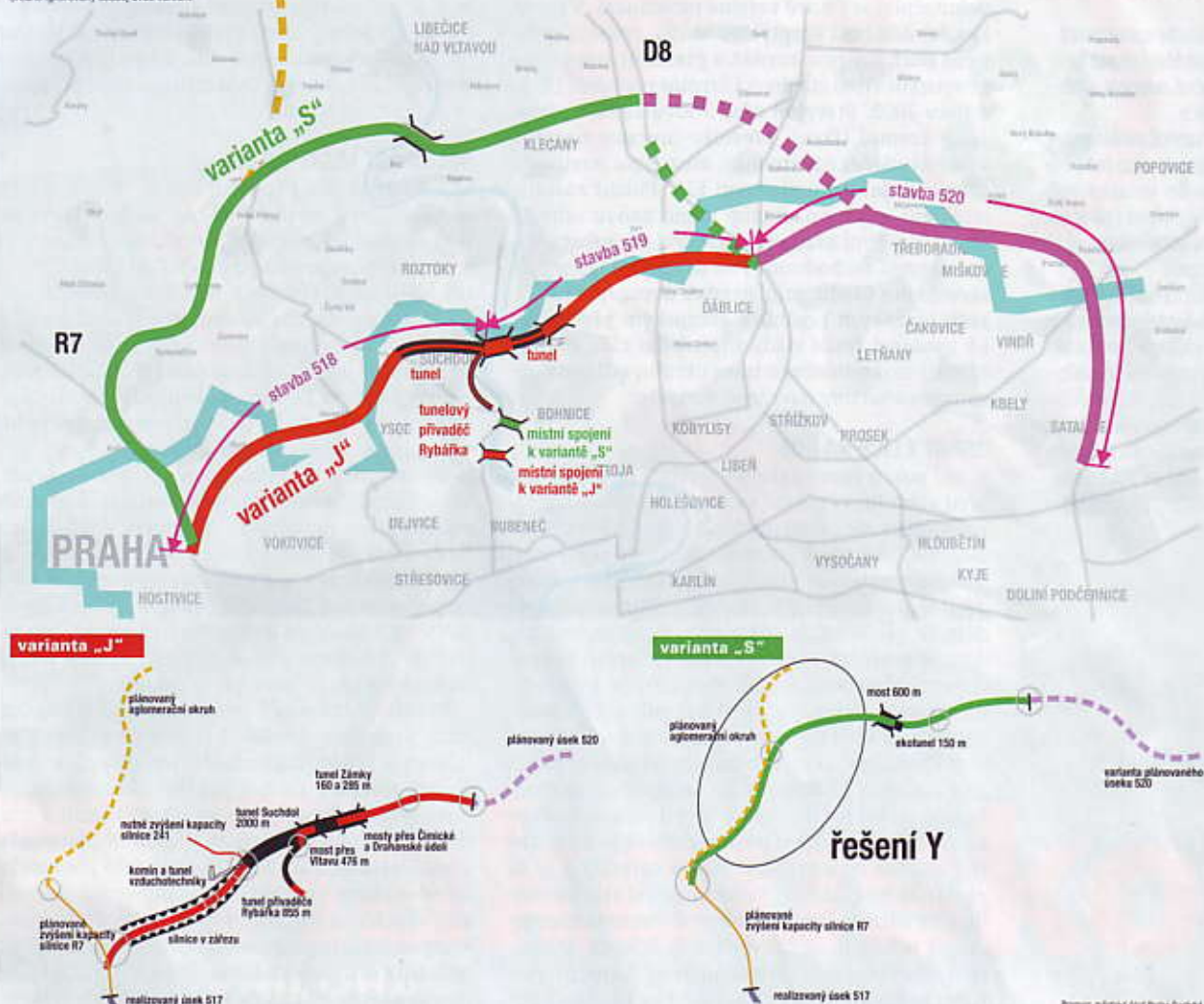
narazit. Minimálně by to znamenalo ztrátu možnosti čerpat na výstavbu obchvatu peníze z evropských fondů. Hejl věří, že právě tato okolnost zastánce výstavby necitlivé jižní varianty okruhu zastaví.

Důvodů pro zastavení je však více. Předně dosud nenabyla právní moci změna 1000 územního plánu, která shrnuje a dle jednoho výkladu upravuje všechny změny z let 1999 až 2005. Zastupi-

NABÍZÍME ŘEŠENÍ.
Naše zóna Y nabízí ušetření miliard, menší konflikty se sídly a schůdnost pro Evropu. Ale nikdo z těch, co rozhodují, ji nechce brát vážně, poznamenává starosta Suchdola Petr Hejl.

SEVERNÍ OKRUH PRAHY

(částečně ignorovaný soubor dvou variant)



NEJPŘESVĚDČIVĚJŠÍ JE Y

Zveřejněné mapky dokumentují dvě varianty, o něž se vede až nesmiřitelný spor na severozápadě hlavního města. Červeně je značena jižní varianta J, kterou protěže investor z Ředitelství silnic a dálnic a s ním rozhodující úřady a orgány včetně ministerstva dopravy, Magistrátu hlavního města Prahy a Středočeského kraje. Na výzvu ze setkání zástupců samospráv obcí z přilehlého regionu 3. dubna 2008 ve Velkých Přílepech se k podpoře této varianty přihlásili i starostové a radní mnoha zdejších obcí.

Zelená varianta S se zrodila jako návrh řešení zejména pro městské části Suchbátka, Čimice a Dolní Chabry, kde by dálnice v navrhované červené trase velmi nepříznivě ovlivňovala životní prostředí obyvatel v husté zástavbě. Kromě úřadů městských částí ji podporuje celá řada občanských iniciativ, z nichž některé vznikly přímo pod hrozbou výrazného zhoršení životních podmínek, způsobeného výstavbou i silným provozem červené dálnice. Varianta S vychází mnohem příznivěji nejen dle hygienic-

kých a ekologických posudků, ale zejména v ekonomickém srovnání. Přesto ani investor, ani schvalující úřady neberou o deset miliard levnější variantu vážně. O to větší podporu má na ministerstvu životního prostředí.

Už na první pohled se obě varianty liší stavební náročností. Na cestě od východu po variantě J by automobil nejprve překonal dva mosty přes Čimické a Dražanské údolí, vjel by do tunelu Zámky a po přejezdu dvoupatrovým mostem, který by si vyžádal složitý systém mimoúrovňových nájezdů, rovnou do dvoukilometrového tunelu Suchbátka. Na výjezdu z tunelu by pokračoval jízdou v hlubokém zářezu až na mimoúrovňovou křižovatku se slánskou silnicí R7, která je na samém konci plánované nové přístávací rampy letiště. I přesto by měla být dost vysoká a přistávající i startující letadla by tu létala proklátá nízkou. Do suchbátského tunelu by – rovněž tunelem – vyústil přívaděč Rybářka od kapacitního městského silničního okruhu. Na trati varianty S by čekal budovatele i dopravce pouze je-

diný obyčejný dálniční most. Pro snazší výškově řešení by na pravém břehu Vltavy mohl být doplněn kratkým stopadesátimetrovým tunelem. Nevýhodou této varianty je o málo větší celková délka vozovky, ale budovaná v nekomplikovaném terénu.

Zatímco kolem těchto variant je vleklý spor, bez problémů prošel do územního plánu návrh na takzvaný aglomerační okruh, který by měl dopravně propojovat veškerá velká města Středočeského kraje. Jeho torzo je na obrázku značeno oranžově. Protože odborní projektanti vložili v této oblasti aglomerační okruh do druhé, již zapomenuté trasy intuitivního akademického malíře Karla Čapka, jeho zelená a oranžová cesta se na značném úseku překrývají. To by i navzdory nutnému kapacitnímu posílení tohoto úseku snížilo náklady na každý z obou projektů. Nečekaně tím přibyl další trumf ve prospěch odstrkované varianty. Čapek jej veřejnosti nabízí jako řešení Y – kvůli podobě společného zákresu obou tras s tímto písmenem.

SOUVISLOSTI

- Studie společnosti Mott MacDonald se dočká odborné satisfakce.
- Nechuť ministerstva dopravy včas řešit porovnání variant dálničního okruhu Prahy vedla k velké názorové polarizaci.
- Veřejné slyšení jako součást územního řízení varianty J proběhlo v atmosféře znevažování názorů občanů.
- Intrikou s termíny se podařilo ukončit slyšení, aniž se dostalo na všechny připomínky.

telstvo ji sice schválilo už v roce 2006, ale nestačilo ji v termínu vydat. Teprve minulý pátek se uskutečnilo její nové veřejné projednání. Vypršela také účinnost rozptylové studie emisí. Oprávněné pochyby jsou rovněž o platnosti stanoviska posouzení vlivu stavby na životní prostředí (EIA) z roku 2002. Stavební úřad znovu zahájil přerušené územní řízení, přestože investor nesplnil všechny uložené podmínky, mezi nimi povinnost předložit doklad o platnosti EIA. Pokud zastupitelé jižní trasu v územním plánu znovu schválí, asi už stavební úřad nic nezastaví v tom, aby vydal územní rozhodnutí. Tím se zpečetí ignorance stavebního úřadu, ministerstva dopravy a některých pražských orgánů k evropským předpisům i k usnesení české vlády z loňského září, aby byly před rozhodnutím o trase okruhu odborně posouzeny všechny navržené varianty.

OBRAT Z LÍCE NA RUB

První pokus porovnat obě varianty učinilo ještě před vládním výnosem samo ministerstvo dopravy. Ministr Aleš Řebíček uložil náměstkovi Petru Šlegrovi, aby zadal porovnávací studii. Poté souhlasil i s výběrem společnosti Mott MacDonald do role arbitra (*EURO 46/2007*). Studie odpověděla ve všech třech požadavcích ministra zadání ve prospěch severní varianty. Experti ze společnosti Mott MacDonald spočítali, že by severní varianta vyšla levněji o 8,5 miliardy korun. A přestože by s přípravou projektu a schvalovacími řízení mohla začít mnohem později než rozjetá varianta J, skončila by se stavbou prakticky stejně, do roku 2013. A to s douškou hodnotitelů: „Avšak splnění těchto termínů je u varianty J značně rizikové. Zatímco u varianty S je to prakticky bez rizika.“ Velké vítězství slavil i ekologický přístup, protože severní varianta na rozdíl od mnohem necitlivějšího průchodu konkurenčního projektu přírodou míjí národní přírodní památku Větrušickou roklí bez zásahu. S posvěcením Státního úřadu pro jadernou bezpeč-

Ministerstvo dopravy získalo materiál, který je cenný a důležitý pro správné a zodpovědné rozhodnutí o severní části okruhu

nost nevadí ani atomovému reaktoru v Řeži. A naopak ani účastníkům dopravy nehrozí od reaktoru nebezpečí.

Ministr by měl dle svého písemného slibu starostovi Hejlovi začít podporovat severní variantu, protože všechny tři klíčové otázky byly kladně zodpovězeny. Místo toho studie na ministerstvu upadla v nemilost i s mladým zeleným náměstkem Šlegrem, jemuž se vzápětí ztenčily pravomoci i vliv. Všechno začal režimovat, a zdá se, že i samotného ministra (alespoň dle jeho překvapivého názorového obratu soudě), náměstek Jiří Hodač.

Ve známost vešly Hodačovy neomalené výroky: „Co se výhrad Bruselu týče, pokud se to eurokomisářům nelíbí, zaplatíme si celý pražský okruh sami. Nejsme žádné velké Rusko, aby o nás rozhodovalo nějaké vzdálené ústředí.“

A ministr Řebíček mu svým názorovým veletočem sekunduje: „K takzvané ‚odborné‘ studii sděluji, že ministerstvo dopravy považuje obsah studie za pochybný a její výsledky za nedostatečně průkazné, a tedy neuznatelné. Již po předběžném posouzení studie v ní byla zjištěna řada pochybení a dezinterpretací.“

SOLIDNOST MÍSTO DOJMŮ

Ministr životního prostředí Martin Bursík si v této kauze dával až příliš na čas, ale ani po procitnutí nepálil od boku jako jeho dopravní kolega a zadal si posudek na posudek. Týdeník *EURO* jej má k dispozici. Nezávislí odborníci v něm dospěli k právě opačnému závěru, než se snažil na základě dojmů vykreslit ministr dopravy: „Posudek je proveden korektně a věrohodně. Ministerstvo dopravy získalo za daných okolností materiál, který je cenný a důležitý pro správné a zodpovědné rozhodnutí o severní části okruhu.“

Upozornili i na nedostatek: „Tím jsou především neúplné podklady. Ty ministerstvo posuzovateli patrně neposkytlo. Propočty nákladů ani harmonogramy neobsahují výměry, a tudíž ani nejsou doloženy výpočtem. Patrně se vychází z dřívě provedených propočtů (odkazy na společnost SUDOP). Vzhledem k zásadnímu rozporu, zda započítat či nezapočítat do nákladů stavby v řádu miliard korun, to není ani podstatné.“

Pozoruhodná jsou v posudku uvedená doporučení. Vyjímáme: „Pokud byl výběr varianty J založen na předpokladech, že varianta S je dražší, její realizace delší a průchod Řeží nemožný, posuzovatel doporučuje anulovat všechna rozhodnutí založená na těchto mylných předpokladech. Posudek Mott MacDonaldů tyto předpoklady věrohodně vyvrátil.“ Dále odborníci doporučují urychleně rozpracovat variantu S do stavu, který umožní rovnocenné a nediskriminované porovnání s druhou variantou. Také doporučují očistit oba návrhy od různých deformací, které zkreslují propočet nákladů.

Tento přístup je schopen vytvořit podmínky pro skutečné porovnání variant. Nelze však spočítat ani odhadnout, je-li právě toto zájem ministerstva dopravy a jemu podřízeného Ředitelství silnic a dálnic, které žene jižní variantu k získání územního rozhodnutí, aby vytvořilo její další formální náskok vůči severní variantě, místo aby požadavek z jednání stáhl až do výběru vhodné varianty. Jako by však právě tohle vůbec nebylo v zájmu investora ani jeho nadřízeného ministerstva. Je trochu ostudné, musejí-li odborní posudkáři připomínat ministerstvom: „Rozhodování musí být založeno nejen na dopravním hledisku, ale musí být akceptováno i v městských částech a v obcích, kterých se dotýká.“

Konečně byli v obou ministerstvech jmenováni odborníci, kteří mají vybrat správné varianty. Nejen u pražského okruhu, ale i u dalších dvou určených dálnic. O tom, že to oba ministři začali brát vážně, svědčí, že si Bursík na Řebíčkovy vymínil, aby z jednání o okruhu byli staženi dva věhlasní profesori, kteří však prosluli i jako propagátoři jižní varianty – Petr Moos a František Lehouček.

ČESTMÍR KLOS (cestmir.klos@euro.cz)