

Konfliktní dopravní stavby mají mnoho společného

[Haló noviny](#) | 11.4.2008 | rubrika: Ekonomika | strana: 11 | autor: Jan ZEMAN

Vnější okruh Prahy přes Suchdol

1934 -Zavedena územní ochrana trasy vnějšího okruhu **Prahy** u tehdejšího **Suchdola**.

1975 -Trasa vnějšího okruhu **Prahy** přes **Suchdol** nahrazena tzv.roztockou trasou,neboť negativní dopady jeho provozu na **životní prostředí Suchdola** by byly neúnosné.

1991 -Nové vedení **Prahy** začalo znovu prosazovat vedení vnějšího okruhu **Prahy** přes **Suchdol** v povrchové trase s přívaděčem přes **Dejvice** (přímo ohroženo **životní prostředí** a zdraví asi 11 500 obyvatel).

2001 -Posuzování vlivů na **životní prostředí (EIA)**severní části vnějšího okruhu **Prahy** doporučilo realizovat tzv.severní variantu s mostem přes Vltavu mezi Řeží a Větrušickou roklí. Stanovisko MŽP vedení **Prahy** ignorovalo.

2007/8 -Vrozu s platnými zákony a také v rozporu s usnesením vlády ČR ze září 2007 bylo zahájeno územní řízení ke stavbě.

Výsledek:16 let ztraceno,perspektivou jsou vleklé soudy i na úrovni EU,které **Praha** nemůže vyhrát.

Dálniční obchvat Plzně 1988 -Dospělo se k závěru,že dálniční obchvat Plzně je z dopravního hlediska nutné vést po jižním okraji Plzně,nikoliv po dosud uvažovaném okraji severním.

1991 -Vláda ČR schvaluje málo konfliktní trasu KU poblíž souvisle zastavěného území Plzně s termínem dokončení listopad 1997,stejně jako dálnice D5 od **Prahy** a od Rozvadova.

1991-1994 -Plzeňští radní bojují za změnu trasy ve prospěch delší,dražší a konfliktnější trasy SU vedené těsně vedle obce Útušice,podle zlých jazyků z důvodu spekulace s pozemky vlivné skupiny na radnici v Plzni.

1994-1997 -Změna trasy aktivovala nevládní ekology. Žalují Plzeň pro porušení řady zákonů. Mimo jiné se **EIA** konala na jinou trasu,než kterou plzeňská radnice prosazovala. Vrchní soud jim dal za pravdu,zrušil všechna dosud vydaná rozhodnutí a věc vrátil na začátek. Dokončení dálnice D5 v listopadu 1997 vede ke vzniku zhoubné »východozápadní magistrály« přes město.

1997-2000 -Plzeňští radní pokračují v lámání platných zákonů i zdravého rozumu a štvání proti nesouhlasícím,v první řadě ekologům. Obyvatelstvo Plzně slouží jako rukojmí. Protiústavní zákon o dálničním obchvatu Plzně v trase SUK 2 přes vrch Valík nakonec v parlamentu neuspěl. Prosazená upravená varianta SUK 2 je ještě horší než původně radnicí prosazovaná trasa SU.

2005 -Dálniční obchvat Plzně je dokončen.

Výsledek:Osmileté zpoždění,trasa delší, dražší a konfliktnější proti trase KU. Obchvat znamená jen částečnou úlevu pro město,neboť pro část motoristů není dostatečně zajímavý.

Dálnice D11 Poděbrady -Hradec Králové

1990 -Zprovozněna dálnice D11 z **Prahy** do Poděbrad s ukončením ve státní přírodní rezervaci Libický luh..

1990-1998 -Přechodnocuje se socialistický plán výstavby dálnice D11. Výsledkem je potvrzení původně uvažované trasy.

V rozporu se zákonem Okresní úřad Nymburk vylučuje z projednávání organizaci Svoboda zvířat. Ta se odvolá,soud jí dá za pravdu,procedura se opakuje. Dva roky uplynuly.

V rozporu se zákonem Okresní úřad Nymburk opět vylučuje z projednávání organizaci Svoboda zvířat. Ta se opět odvolá, soud jí dá za pravdu,procedura se opakuje. Další 2 roky uplynuly.

V rozporu se zákonem Okresní úřad Nymburk opět vylučuje z projednávání organizaci Svoboda zvířat. Ta se opět odvolá, soud jí dá opět za pravdu,procedura se opět opakuje a další rok uplynul.

Svoboda zvířat nabízí, že pokud přes národní přírodní rezervaci Libický luh povede dálnice šetrněji po pilotech, nebude více komplikovat výstavbu dálnice Poděbrady -HK. V opačném případě bude prostřednictvím vlastnictví pozemků blokovat její dotažení až do HK. Jsou odmítnuti, údajně se tak ušetří několik desítek milionů Kč.

2006 -Dálnice D 11 je dovedena před Hradec Králové, ale kus chybí pro nevyřešené majetkové vztahy k pozemkům. Jejím zprovozněním prudce roste objem silniční dopravy, Hradec Králové, který má jen prů-tah městem, je intenzivně devastován silniční dopravou.

Výsledek: Na stavbě dálnice D 11 od Poděbrad do Hradce Králové vzniklo zpoždění asi 10 let. Přesto ve stotisícovém Hradci Králové nehli prstem, aby silicí proud aut nezahltil město. V důsledku výstavby D 11 je Hradec Králové intenzivně devastován silniční dopravou.

Dálnice D 8 (přes CHKO České středohoří)

1994 -Odmítnuty podstatně šetrnější a investičně levnější alternativy dálničního spojení **Praha-Drážďany**, tzv. mostecká a tzv. liberecká varianta.

1995 -Zvolena trasa blízka té, jež se v rozporu s platnými zákony začíná stavět.

1996 -EIA probíhá jako fraška, některé méně konfliktní části dálnice D 8 se staví tzv. salámovou metodou, která si má vynutit průchod dálnice D 8 přes CHKO České středohoří.

2000 -Ministr **životního prostředí** Kužvart pod hrozbou vyhození z funkce ve vládě přiznává nezákonnou výjimku na trasu dálnice D 8 přes CHKO České středohoří. Pokračují nezákonnosti v přípravě dálnice D 8 -hraničního úseku a přes CHKO České středohoří,

2006 -Zprovozněn hraniční úsek dálnice D 8 i návazné dálnice v Sasku.

2008 (počátek roku)-Dálnice D 8 přes CHKO České středohoří má být hotova v roce 2010.

Ač se začala stavět, soud dává za pravdu ekologům a ruší povolení ke stavbě.

Výsledek: Mnohaleté zpoždění na dálnici D 8 je realitou, stejně jako devastace unikátního území CHKO České středohoří. Jsou jen dvě taková území v Evropě.

Co mají uvedené stavby společného?

*Špatnou dopravní politiku státu, regionů a velkých měst. Sázka na silniční dopravu rozvrátila dopravu ČR a napáchala obrovské urbanistické, environmentální a bezpečnostní škody, podstatně zvýšila energetickou náročnost ČR a závislost ČR na stále dražší dovážené ropě.

*Stanovování a prosazování silně konfliktních tras dálnic a jim podobných rychlostních silnic nezávisle na společenských potřebách a nezávisle na jejich dopadech na veřejné zdraví a **životní prostředí**. Jen ve dvou případech se podařilo provést objektivně posuzování vlivů na **životní prostředí (EIA)**. V případě vnějšího okruhu **Prahy** přes **Suchdol** byly závěry **EIA** ignorovány, v případě dálničního obchvatu Plzně plzeňská radnice vydala provedenou **EIA** na trasu KU za **EIA** na jí prosazovanou trasu SU, ač na ní nebyla provedena, což v srpnu 1997 zrušil Vrchní soud. *Nepřipouštění alternativ.

*Systematické porušování platných zákonů, včetně pokusů o prosazování zákonů, které stanovují příslušné stavby dálnic za veřejný zájem, v jehož rámci lze porušovat platné zákony na ochranu veřejného zdraví a **životního prostředí**, platné procedury aj.

*Vysoké předražování staveb dálnic, nevyvozování odpovědnosti ze zjištěných nehospodárností. Náklady na dálnice cca 2-3x vyšší než v jiných zemích se staly normálními. Jistě i proto, že velká část politiků prosazovala a prosazuje dálnice doslova přes mrtvolu.

*Hrubé dezinformování veřejnosti, časté štvánice na nesouhlasící, zvláště ze strany místního a regionálního tisku.

*Úpadek železniční a další veřejné dopravy, na kterou se nedostávají peníze.

*Úpadek zejména odlehlejšího venkova, na jehož dopravní potřeby nejsou prostředky.