

Skandální územní rozhodnutí pro variantu „J“ silničního okruhu

Magistrát hl. m. Prahy, odbor stavební vydal a dne 29. 8. 2008 zveřejnil Rozhodnutí o umístění stavby silničního okruhu na severozápadě Prahy (stavba 518 a 519) ve variantě „J“ (jižní). Jedná se o velmi kontroverzní stavbu typu transevropské velkokapacitní dálnice procházející okrajem hlavního města zejména skrz městskou část Suchdol a v těsné blízkosti obytného území Čimic a Dolních Chaběr. Trasa zároveň prochází několika přírodními zvláště chráněnými územími, je mimořádně technicky složitá, stavebně náročná a tedy drahá. Přitom existuje dopravně výhodnější, z hlediska životního prostředí příznivější a zhruba o 10 miliard levnější řešení – varianta „Ss“ (severní) doplněná místním spojením Prahy 6 s Prahou 8.

Expertní komise pro legraci

Účastníci řízení považují vydání územního rozhodnutí za skandální a nezákonné. Magistrát vyhověl žádosti Ředitelství silnic a dálnic a přání vlivných zájmových skupin přestože projekt i úřední řízení obsahuje řadu vážných věcných a právních vad. Magistrát vydal rozhodnutí navzdory tomu, že ještě nebylo provedeno vyhodnocení variant, které má posoudit expertní skupina ustavená podle usnesení vlády ČR č. 1064 z roku 2007. Ředitelství silnic a dálnic (i nadřízený náměstek a ministr dopravy) odmítli pozastavit žádost o rozhodnutí do doby výsledků hodnocení expertní skupiny, a naopak velice zvýšili tlak na rychlé vydání. Variantu jižní velmi prosazuje primátor Bém, náměstek ministra dopravy Hodač, podporuje ministr dopravy Řebíček (tak jako jeho předchůdci). Samospráva středočeského kraje nejprve podporovala variantu severní, ale pod vlivem skupiny pražských politiků změnila názor. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí, které podle zákona vedlo Ministerstvo životního prostředí, doporučilo variantu severní a jižní připouští jen pokud by severní byla nerealizovatelná. V srpnu 2007 renomovaná mezinárodní firma Mott MacDonald vypracovala na objednávku ministerstva dopravy studii, která prokázala, že varianta severní je významně výhodnější, že je investičně o více než 8 miliard levnější, že by mohla být zprovozněna ve stejnou dobu jako jižní a že je realizovatelná, a to i v úseku u Ústavu jaderného výzkumu v Řeži, což potvrdil i Státní úřad pro jadernou bezpečnost.

Drahá špatná varianta

Ředitelství silnic a dálnic nyní uvádí náklady na výstavbu této necelých 20 km dlouhé části okruhu 28 miliard korun. Stavba totiž zahrnuje řadu velmi náročných staveb jako je 2 km dlouhý tunel Suchdol s mimořádně náročnou vzduchotechnikou, téměř kilometrový tunelový přivaděč Rybářka, gigantický, konstrukčně pochybný dvoupatrový most přes Vltavu, mosty a tunely i na pravém břehu Vltavy. Cena by se v průběhu výstavby zřejmě ještě zvyšovala, protože je s pojena s komplikacemi – např. odvozu a likvidace obrovského přebytku hornin (cca 5 miliónů kubíků). Stavba by také byla trvale mimořádně náročná na veřejné financování provozu obrovité vzduchotechniky, náročného zabezpečení a údržby tunelů a ocelového mostu. Realizace by byla hrazena ze státního rozpočtu. (Při schvalování v územním plánu Prahy v roce 1999 byla uváděna cena 4,6 miliard, přitom již byla zhotovena dokumentace k územnímu řízení.) Velmi nejistá je možnost financování kontroverzní varianty „J“ prostředků EU. Je totiž v rozporu s evropskými předpisy, které požadují, aby silnice transevropské dopravní sítě TEN – T neprocházely sídelními útvary, ale vedly okolo a aby byla oddělena dálková tranzitní doprava od místní. O vady jižní trasy se již evropsští komisaři zajímají. A nejde jen o financování, ale i o přípustnost z hlediska bezpečnosti.

Nezastavíme

Územní řízení bylo dříve již několikrát zastaveno, protože předložená dokumentace neumožňovala vydání rozhodnutí. Nyní byl magistrát velmi benevolentní – dokonce nad zákonem stanovenou míru. Nejprve obě řízení (pro stavbu 518 i 519) v březnu 2007 přerušil a požadoval doplnění návrhu. V určeném termínu (ani později) nebyly podklady řádně doplněny, ale magistrát řízení nezastavil, přestože to výslovně ukládá § 66 správního řádu. Ignoroval odůvodněné návrhy účastníků na zastavení. V březnu 2008 magistrát uspořádal veřejná ústní jednání. Byla zcela neuvěřitelná, vadná a při účasti dotčené veřejnosti bouřlivá. Namísto odpovědí a hlavně namísto řešení vad, úředníci magistrátu jen deklamovali: „podejte si své výhrady, my už se s tím nějak popereme“. Ústní jednání pro stavbu 518 bylo brzy ukončeno a účastníkům bylo odmítnuto položit další otázky. Velmi ilustrativní je, že pro stavbu 519 bylo pro pokračování jednání na poslední chvíli změněn oznámený termín, účastníci se na něj prakticky nemohli dostavit a protokol o celém veřejném projednání mohli ovlivnit a podepsali jen magistrátní úředníci a několik zástupců žadatele a projektantů. Ani důrazné protesty a podané stížnosti nepřiměly magistrát k opakování jednání. Ke konci července magistrát oznámil, že podklady byly opět doplněny a stanovil lhůtu pouhých 7 dnů na vyjádření k nim. Přitom úřednice, která měla věc na starost byla v té době na dovolené! Nahlízet bylo možné u úředníka ve věci nepoučeného a o kopie bylo zapotřebí písemně požádat Ředitelství silnic a dálnic, které věc delegovalo na projektanty. Také v tomto případě žadatel nedoplnil podklady řádně ve stanoveném termínu, ale magistrát opět benevolentně řízení nezastavil. Nyní vydaným rozhodnutím bylo zároveň vymezeno tzv. ochranné hlukové pásmo, tedy území, ve kterém není možné dodržet předpisy stanovené hygienické limity.

Nevyhovuje se, zamítá se

Během ústních jednání i celých řízení bylo podáno mnoho výhrad, námitek, připomínek a návrhů a bylo položeno mnoho otázek, na které dotčení nedostali řádné odpovědi. V nynějším rozhodnutí je téměř bez výjimky ke všem uvedeno: „nevyhovuje se“, „zamítá se“. Ale řada výhrad a otázek je velmi vážných, jedná se o náročnou stavbu s provozem radikálně ovlivňujícím své okolí, a schvaluje se ne na rok či dva ale prakticky napořád. Zamítnuty byly i všechny výhrady k úřednímu postupu. Magistrát se zřejmě pod velkým tlakem rozhodl rozhodnutí vydat „hlava nehlava“. Několika úkony zřejmě úředníci překročili svoji pravomoc.

Odvolání proti rozhodnutí je možné podat do 28. září 2008.

Vydáním ÚR to ještě nekončí.

Společnost Šareckého údolí (účastník územních řízení)

V Šareckém údolí 98, 160 00 Praha 6

/ Karel Čapek sareckeuudoli@seznam.cz 777 901 628

Nepřavdy

Při informování o této záležitosti v médiích, ve výročí politiků, ale bohužel i v úředním projednávání se opakovaně objevuje mnoho nepravd a „nepřesností“. Např.: Severní varianta není „výrazně delší“ – stavební délka je delší o necelý kilometr, ale délka jízdy pro vnější tranzit (spojnice D8 – R7, R6, D), což je hlavní účel okruhu, je na trase severní o půl kilometru kratší! Studie Mott MacDonald nemá „tři stránky“ a žádným způsobem nebyla prokázána její vadnost – naopak, oponentura VUT v Brně ji potvrdila. Atd. atd. atd.