

**OBČANSKÉ SDRUŽENÍ PRO PŘIJATELNÉ ŘEŠENÍ SILNIČNÍHO OKRUHU
NA SEVEROZÁPADĚ PRAHY**

(P Ř I S O)

**IC: 712 26 435, reg.č: II/s-OS/1-24939/94
Suchdolská 4/77, 160 00 Praha 6 -Sedlec
e-mail: szokruh@volny.cz
www.volny.cz/szokruh**

Námítky účastníka řízení

ve věci územního řízení o umístění stavby „**Silniční okruh kolem Praha, stavba 518 Ruzyně – Suchdol**“ a současně řízení o hlukovém pásmu uvedené stavby, Sp. zn. S-MHMP-45914/2007/OST/Št

Občanské sdružení PŘISO se přihlásilo za účastníka uvedeného řízení na základě výzvy MHMP odboru stavebního ze dne dne 5.2.2007, dle § 70 odst. 2 zákona 114/1992 Sb. a dále na základě oznámení MHMP - odboru stavebního ze dne 5.2.2008 se přihlásilo za účastníka k oběma uvedeným řízením.

Občanské sdružení se ztotožňuje s námitkami a podáním o.s. Nad Drahaňským údolím a Městské části Praha - Suchdol k uvedeným řízením a dále přikládá rozklad k úvodní části „Průvodní zprávy - A“.

Příloha: stanovy o.s. PŘISO

Za občanské sdružení Ing. Libor Homuta, CSc.

V Praze dne 9.3.2008

Vyjádření k průvodní zprávě DÚR 518 (Pragoprojekt, XII/2005)

Průvodní zprávu je nutno označit za **hrubě účelový pamflet**, jehož cílem je bez ohledu na fakta a objektivně zjištěné nebo všeobecně známé okolnosti, čili při flagrantním porušování principu materiální pravdy, prokázat účelnost a výhodnost varianty „J“. Její autoři využívají metody lži, podvodu, uplatňují demagogická nijak nedoložená tvrzení, zamlčují klíčové skutečnosti a naopak popisují naprosto nepodstatné překonané aspekty záměru mající doložit výlučnost jižní trasy.

Ke zdůvodnění stavby a jejího umístění je použito usnesení vlády ČR č. 631 z r. 1993 a usnesení vlády ČR č. 741 z r. 1999. Usnesení vlády č. 631 však **o trase přes Suchdol nijak nehovoří** a naopak ukládá v bodě III. ministru hospodářství ve spolupráci s primátorem hlavního města Prahy určit trasu silničního okruhu kolem Prahy v rámci územně plánovací dokumentace **velkého územního celku pražské aglomerace! V usnesení č. 741 ani v jeho přílohách není SOKP zmiňován vůbec! Již vlastní umístění stavby je tedy postaveno nade vši pochybnost na lživých údajích.** Dále se zde píše o tom, že dle územně plánovací dokumentace hl. Města Prahy (čti ÚPD sídelního útvaru, nikoliv VÚC) je silniční okruh součástí nadřazené komunikační sítě v Praze. **Zamčena je kardinální informace o tom, že SOKP je integrální součástí transevropské dálniční sítě TEN-T v multimodálním koridoru č. IV a je předmětem mezinárodních dohod v rámci EU.** Transevropský význam SOKP se jen velmi mlhavě odráží v dalším odkazu na ÚP hl. Města Prahy, který má definovat SOKP v širších vztazích jako významnou komunikaci propojující dálková mezinárodní spojení. **Trasování staveb 518 a 519 a definování jeho funkcí se tak naprosto absurdně opírá fakticky jen o ÚP HMP jakožto sídelního útvaru.** (SOKP je zařazen do Operačního programu Doprava. Jeho financování probíhá z rozpočtu SFDI, úvěrů EIB a fondů EU. S pražským rozpočtem nemá nic společného.) U stavby celoevropské důležitosti považujeme taková odůvodnění za **zcela nedostatečná a nepřijatelná.**

Jako krajně problematické a nezbytně vyžadující další vysvětlení se jeví **kategorizace staveb 518 a 519 jako silnice I. třídy kategorie S34/100, nikoliv tedy jako rychlostní komunikace jak je označen okruh jako celek (R1).** Silnice I. třídy představuje přímé napojení do území, mohou ji používat vozidla bez omezení nejnižší rychlosti (kombajn, fůra slámy tažená koňmi, cyklisté apod.) Takové „salámování“ jednotlivých úseků okruhu dle kategorií a tudíž základních charakteristik je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu podle našeho názoru nepřijatelné. Nanejvýš problematická ve vztahu k požadavkům a nárokům na síť TEN-T se jeví už pouhá kategorie silnice I. třídy jako taková.

Popis nehodovosti a bezpečnosti provozu je svými veskrze pozitivními nijak nedoloženými závěry obecného charakteru vysoce nevěrohodný až komický a je **v evidentním rozporu se známými skutečnostmi.** V expertním posudku prof. Lehovce a kol., ČVUT, prosinec 2004 se říká: **„...projektované skupení dvouúrovňových tunelů a mostu je z provozního a uživatelského hlediska velmi nevhodné(na délce 3,2 km není možný přejezd mezi protisměrnými dopravními pásy)...“** Srovnávací studie variant „J“ a „Ss“ pořízená v srpnu 2007 Ministerstvem dopravy přímo konstatuje, že **„Z hlediska bezpečnosti silničního provozu a analýzy rizik je varianta „J“ na kraji únosnosti, zatímco varianta „Ss“ je prakticky bezproblémová“!** Autor Průvodní zprávy naopak např. uvádí: *„Presentované řešení silničního okruhu přispěje též ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a to zejména kanalizováním dopravy ...“* Takové překrucování skutečnosti rozhodně odmítáme.

Hodnocení dopravně ekonomických hledisek je opět velmi pochybné. **Vychází z překonaných prognóz dopravního zatížení z r. 2000 resp. 2002 s horizontem do r. 2010.** V tomto termínu nebude stavba pochopitelně s určitostí ani uvedena do provozu. V použitých prognózách se především **nijak neodrazil enormní nárůst dopravy zejména tranzitní kamionové v rámci EU (Schengen)** a v souvislosti s výstavbou navazující dálniční sítě.

U vlivu stavby na životní prostředí není **ani zmínka o tom, že ve výsledku procesu EIA je jednoznačně doporučena varianta „Ss“ jako vhodnější v dlouhodobém horizontu oproti variantě „J“, která v současné době de facto nemá souhlasné stanovisko EIA,** jelikož podmínka její krajní přípustnosti, tj. průkaz nerealizovatelnosti trasy „Ss“ v oblasti ÚJV v Řeži pozbyla platnosti. Studie Ministerstva dopravy naopak prokázala její průchod přes Vltavu v plném souladu s požadavky jaderné bezpečnosti, radiační a fyzické ochrany a řešení havarijních situací.

Hodnocení předchozích vyhledávacích studií je vcelku zbytečným historickým exkursem zmiňujícím několik vývojově dávno překonaných tras. Prakticky však úplně **zamlčuje existenci trasy „Ss“ doporučené v rámci EIA a jednoznačně vyhodnocené jako výrazně vhodnější ve srovnávací studii Ministerstva**

dopravy ze srpna r. 2007 (úspora 5 – 8 mld Kč, výrazně vyšší bezpečnost provozu, soulad s normami EU a financovatelnost z jejích fondů atd.) Spor o obě varianty je přitom notoricky znám a probíhá nejen na národní ale i evropské úrovni. **Usnesení vlády ČR č. 1064 z 19. září 2007** přijaté v důsledku vysoké kontroverznosti sz segmentu SOKP, pochybností o doposud prosazované variantě „J“ a zjevně i na základě doporučení orgánů Evropské komise ukládá ministrům dopravy a životního prostředí sestavit komisi expertů, která porovná variantní řešení SOKP (rozumí se trasy „J“ a „Ss“). Porovnáním těchto dvou známých variant se po dohodě s MD zabývá v současné době i **evropská iniciativa Jaspers**. Výsledky by měly být k dispozici do poloviny letošního roku. **Procesy územního řízení na jednu z hodnocených variant však vytvářejí pro taková porovnání krajně nerovné podmínky a fakticky ho degradují na akademické cvičení bez jakéhokoliv efektu!** To jistě není účelem rozhodnutí vlády ani činnosti evropských expertů!

O takových důležitých rámcových okolnostech však není ve „Zprávě“ ani náznak pokusu o informaci a objasnění kontextu. Místo toho se dozvídáme o trasách SA, SB, J1, J2, K a to, že tato trasa je značně konfliktní se zájmy přírody atd. Tyto trasy jsou dnes ovšem mimo oblast jakéhokoliv zájmu.

Ze směrnic EU je uváděna směrnice Rady ES o stavebních výrobcích (č. 89/106/EHS z r. 1988). Ta je jistě také důležitá. Naprosto absurdně však **chybí jakákoliv zmínka o klíčové evropské normě** pro tuto stavbu t.j. **Rozhodnutí Evropského Parlamentu a Rady č. 1692/1996/ES** o hlavních zásadách Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, kde se mimo jiné uvádí: **„transevropské dálnice a silnice míjejí hlavní sídelní útvary“**. **Řešení v trase „J“ je v jednoznačném rozporu s tímto zásadním požadavkem**, byť i ve Zprávě se říká, že SOKP by měl převádět tranzitní dopravu mimo město. **Jižní varianta ovšem dálkový tranzit do Prahy naopak zavádí a směšuje ho s vnitroměstskou dopravou v „uživatelsky velmi nevhodném dopravním uspořádání v Suchdole“** (viz prof. Lehovec)! Vytváří tak na evropské spojnici **nebezpečné úzké hrdlo**, místo aby zajišťovala hladký a bezpečný průjezd pro dálkovou dopravu, jak to vyžaduje Rozhodnutí 1692/96.

Průvodní zprávu z výše uvedených důvodů **odmítáme jako velice neúplnou, klamavou a hrubě zavádějící a požadujeme její zásadní doplnění a přepracování v souladu se závaznými principy materiální pravdy.**