

P E T I C E

Ne 10 miliard !

**zbytečně vyplývaných
na drahou, dopravně vadnou a vůči životnímu prostředí škodlivou
variantu silničního okruhu na severozápadě Prahy.**

V Praze 3. 3. 2008

V současné době je na žádost Ředitelství silnic a dálnic ČR u Magistrátu hl. m. Prahy (odbor stavební) opět zahájeno územní řízení pro záměr výstavby silničního okruhu R1 na severozápadě Prahy – stavba 518 Ruzyně – Suchdol (ústní jednání 10. 3. 2008) a stavba 519 Suchdol – Březiněves (ústní jednání 17. 3. 2008) – tzv. **varianta „J“**.

Podle sdělení Ministerstva dopravy (2007) jsou odhadnuté investiční náklady na vlastní trasu „J“ (necelých 20 kilometrů) cca **28 miliard korun**. Do této částky nejsou připočteny všechny související a vyvolané náklady. Přitom tato varianta byla v roce 1999 zahrnuta do územního plánu Prahy s odhadem nákladů 4,6 miliardy korun (od té doby se rozsah stavby v zásadě nezměnil). Před tím byla bez zákonného důvodu zpracována základní dokumentace k územnímu řízení a provedena soutěž na most přes Vltavu, z níž vzešel kuriózní a pochybný návrh dvoupatrové ocelové konstrukce. Varianta „J“ je vedena komplikovaným územím a je mimořádně technicky náročná, takže lze důvodně očekávat její prodražování během realizace a zpoždění zprovoznění. Trasa je součástí transevropské hlavní dálniční sítě TEN, ale není vedena okolo Prahy (jak předpokládají evropské direktivy i logika), ale naopak jejím obydleným okrajem s vysokou urbanistickou a rekreační hodnotou a potenciálem. Nevhodně slučuje městský provoz s dálkovým tranzitem kamiónů (obdobně jako doposud trasa přes Barrandovský most, ke které se nyní realizuje úsek vzdálenějšího silničního okruhu). Varianta „J“ je oproti ostatním úsekům okruhu zcela nejbližší centru města (cca 5 km od Pražského hradu) a velice blízko u nyní realizované trasy velkokapacitního Městského okruhu přes Letnou. U varianty „J“ je odhadován denní provoz (v místě přemostění) 95 000 aut a provoz na Městském okruhu 100 000 aut – spojnice těchto tras prochází hustě obydleným územím Prahy 6 (odhad zatížení 39 0000 aut za den). Výstavba silničního okruhu je hrazena z veřejných státních prostředků prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Bude zřejmě snaha získat prostředky i z Operačního programu Doprava EU nebo i půjčku Evropské banky. Trasa „J“ je ovšem mimořádně

náročná i provozně (např. 3 km dlouhá vzduchotechnika odtahující zplodiny z hlavního tunelu, osvětlení, nebo údržba ocelového mostu), což by trvale velmi zatěžovalo veřejné prostředky.

Stanovisko Ministerstva životního prostředí z dubna 2002, kterým bylo ukončeno posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) **doporučilo k realizaci variantu „Ss“ silničního okruhu.**

Ta vede mimo metropoli a **je doplněna místním spojením Prahy 6 s Prahou 8.**

Je tedy oddělen dálkový provoz od městského. Trasa není stavebně komplikovaná a neobsahuje žádné tunely (jen 150 m dlouhé překlenutí – ekotunel u Řeže). Stavební délka vlastní trasy „Ss“ je jen o necelý kilometr delší než „J“ (souběh „Ss“ se silnicí R7 má beztak být zkapacitněn). Varianta „Ss“ je jako spojnice dálkových tahů (D8 s D5) vlastně kratší než varianta „J“. Je z hlediska dopravního, bezpečnostního, vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel, urbanistického, realizačního i provozního výrazně výhodnější než varianta „J“.

Studie renomované firmy Mott MacDonald srovnávající variantu „Ss“ a „J“ (zadaná Ministerstvem dopravy) měla odpovědět na tři otázky:

1. zda investiční náklady varianty „Ss“ včetně nákladů vyvolaných budou výrazně nižší,
2. zda nedojde k výraznému prodloužení časového horizontu zprovoznění této části okruhu,
3. zda varianta „Ss“ je realizovatelná v prostoru Řež – NPR Větrušická rokle.

Výsledek studie v srpnu 2007 odpověděl ve všech těchto bodech ve prospěch varianty „Ss“.

Časový horizont zprovoznění varianty „Ss“ (doplněné místním spojením) je stejný jako u varianty „J“, i když by se varianta „Ss“ začala stavět později než více připravená „J“, protože je stavebně mnohem jednodušší. Přitom splnění termínu je u varianty „J“ značně rizikové zatímco u varianty „Ss“ prakticky bez rizika. Souhlas s vedením varianty „Ss“ okolo areálu Ústavu jaderného výzkumu v Řeži vydal písemně v srpnu 2007 Státní úřad pro jadernou bezpečnost. S vedením trasy okolo chráněného území NPR Větrušická rokle souhlasí Ministerstvo životního prostředí.

Studie vycházela z oficiálních podkladů a vyhodnotila náklady na variantu „Ss“:

- stavební náklady vlastní trasy = **7,3 miliard Kč**
- investiční náklady celkem = **10,6 miliard Kč**
- investiční náklady včetně místního spojení Prahy 6 s Prahou 8 a dalších souvisejících investic = **14,9 miliard Kč**

O kolik by tedy byla realizace varianty „Ss“ oproti prosazované „J“ levnější?

Záleží samozřejmě na tom, co vše se do které varianty počítá (např. možná změna ceny navazujícího úseku 520), ale zodpovědně lze odhadnout, že

varianta „Ss“ je cca o 10 miliard levnější!

To nezajímá Vládu? To nezajímá Parlament?

Přitom varianta „Ss“ doplněná místním spojením (zejména pro MHD) je dopravně, urbanisticky i bezpečnostně výrazně vhodnější, je nesrovnatelně šetrnější k životnímu prostředí a může být uvedena do provozu ve stejnou dobu jako betonáři a některými politiky prosazovaná varianta „J“.

V září 2007 vláda ČR schvalovala „Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013“. Protože Harmonogram obsahuje i některé kontroverzní záměry výstavby silnic (včetně severozápadní části silničního okruhu kolem Prahy – R1), bylo Usnesením vlády ČR č. 1064 z 19. 9. 2007 uloženo ministru dopravy ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem životního prostředí „jmenovat skupinu odborníků, která vyhodnotí variantní řešení výstavby silničního okruhu kolem hlavního města Prahy.“ Skupina nebyla do dnešního dne řádně ustavena. Pod taktovkou náměstka ministra dopravy Hodače, bez účasti ministra životního prostředí bylo údajně zadáno jen posouzení, zda dosavadní projednávání varianty „J“ odpovídalo právním předpisům. To ale neplní požadavek uvedeného usnesení vlády na vyhodnocení variant. Zároveň lze odhadnout snahu ministerstva dopravy ani neodhalit vady dosavadního projednávání, neboť na postupu má spolu s Ředitelstvím silnic a dálnic zásadní podíl a zodpovědnost. Je proto zapotřebí zajistit, aby porovnání možných variant bylo všestranné, transparentní, poctivé a nepodjaté, a aby vůbec mohlo mít praktický vliv na rozhodnutí o výběru varianty. Nyní prosazované řízení o umístění stavby ve variantě „J“ zcela maří smysl uvedeného usnesení vlády.

- **Žádáme** Senát a Poslaneckou sněmovnu Parlamentu ČR, i jednotlivé senátory a poslance, aby využili všech možností k zamezení zbytečného vyplývání miliard z veřejných prostředků na realizaci nevhodné a pochybné varianty silničního okruhu.
- **Žádáme** předsedu vlády ČR, aby vyžadoval řádné plnění usnesení vlády č. 1064 / 2007.
- **Žádáme** ministra dopravy A. Řebíčka a ministra životního prostředí M. Bursíka, aby ustavili řádnou skupinu odborníků pro vyhodnocení variant SO na severozápadě Prahy, která porovná varianty ve všech významných ohledech, a žádáme, aby se práce skupiny mohl průběžně účastnit poučený zástupce veřejnosti, kterého doporučí ministr životního prostředí.
- **Žádáme**, aby vláda ČR si na základě expertního porovnání (s ohledem na evropský význam a velkou finanční náročnost na státní prostředky (investiční i trvalé provozní)) vymínila konečné rozhodnutí o volbě varianty silničního okruhu na severozápadě Prahy.
- **Žádáme**, aby vláda ČR v případě volby varianty „Ss“ garantovala, že z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury bude financováno i místní spojení Prahy 6 s Prahou 8 doplňující variantu „Ss“.
- **Žádáme** všechny kompetentní, aby s okamžitou platností do doby rozhodnutí vlády o volbě varianty bylo zmrazeno čerpání finančních prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury na přípravu varianty „J“.
- **Žádáme** ministra dopravy A. Řebíčka, aby zajistil nepokračování schvalování trasy „J“ ve správních řízeních do doby poctivých výsledků porovnání variant skupinou odborníků, resp. do rozhodnutí vlády ČR o volbě varianty.
- **Žádáme** ministra dopravy A. Řebíčka, aby podle svého slibu starostovi Suchdola začal (s ohledem na výsledky studie Mott MacDonald) podporovat variantu „Ss“.
- **Žádáme** ministra životního prostředí M. Bursíka, aby využil všech svých možností a pravomocí a pomohl prosadit variantu nejméně škodlivou pro životního prostředí.
- **Žádáme** ministra zdravotnictví T. Julínka, aby zajistil jako podklad k územnímu řízení, k práci skupiny odborníků a rozhodování vlády ČR o volbě varianty, studii vyhodnocení dlouhodobých dopadů na veřejné zdraví varianty „Ss“ ve srovnání s variantou „J“ včetně

zahrnutí synergických účinků s provozem navrhované vzletové a přistávací dráhy 06R/24L letiště Praha Ruzyně – minimálně k roku 2020.

- **Žádáme** ministra zdravotnictví T. Julínka, aby vysvětlil lékařům, zdravotním sestřám a veřejnosti, proč je možné plýtvání obrovských finančních prostředků na realizaci pochybných variant dopravních staveb, zatímco ve zdravotnictví prostředky chybí.
- **Žádáme** ministra dopravy A. Řebíčka, aby vysvětlil veřejnosti, proč je možné plýtvání obrovských finančních prostředků na realizaci pochybných variant dopravních staveb, zatímco chybí prostředky na údržbu stávajících komunikací.
- **Žádáme** všechny ministry, aby sdělili veřejnosti, co by mohli užitečného realizovat, kdyby navíc do svého rezortu získali 10 miliard, které by se nepromrhaly na vadnou a škodlivou variantu „J“ silničního okruhu, a aby s vědomím toho ve Vládě ČR o výběru varianty rozhodli.

Petiční výbor:

Doc. Ing. Pavel Beneš, CSc. Na Rybářce 33, 160 00 Praha 6 – Sedlec
zástupce ve věci této petice

Hana Francová Zaječická 836/9, 184 00 Praha 8

ak. mal. Karel Čapek V Šáreckém údolí 98, 160 00 Praha 6 – Dejvice