



Silniční okruh kolem Prahy – aktuální stav – s důrazem na východní část a problém s EIA u SOKP 511
(cca v této podobě na jaře předneseno na zastupitelstvu Prahy 11 a v létě předáno na MŽP)

„SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY“ (SOKP) – je oficiální název stavby, o níž tady mluvíme.

Má zajistit plynulou a bezpečnou tranzitní dopravu a ochránit Prahu před jejími negativními vlivy.

Nyní prosazovaný projekt se ale původně jmenoval „Pražský rychlostní silniční okruh“ (PRSO) a byl do území naplánován jako městská rychlostní silnice cca v roce 1963.

Na „Silniční okruh kolem Prahy“ je přejmenován až v posledních letech, přestože okolo Prahy skutečně dávno nevede. V souvislosti s naším vstupem do EU, kdy tranzitní okruh Prahy se stal součástí sítě TEN-T, je však na tranzitní okruh možno žádat finanční prostředky z Operačního programu doprava, zatímco vnitroměstskou komunikaci by Praha musela zafinancovat sama.

Je ale velkou otázkou, zda se Silničnímu „okruhu“ skrz Prahu může kdy podařit vyhovět evropské legislativě... vede-li „okruh“ v již nyní dopravně přetížené oblasti sídliště Černý Most a v dalších obytných částech města.

Praha se totiž od 60. let zvětšila rozlohou 2,5 x a přibýlo jí 250 000 obyvatel. (jak je vidět na schématické mapce – Praha se zvětšovala a okruh zarůstal dovnitř).

Na jihu Prahy se v 90. letech (z iniciativy městských částí a občanů) povedlo okruh rozumně posunout do Středočeského kraje, tudíž úsek 512 končí u Modletic u Říčán.

Na severu Prahy se o trasu setrvale bojuje, neboť EIA doporučila už před lety trasu Středočeským krajem, což MD odmítá respektovat. (A trvale prosazuje trasu přes Suchdol a další městské části).

Východ: Od D1 se má okruh ostře vrátit do území Prahy a napojit se na Východní spojku (označovanou jako SOKP 510).

Napojení okruhu SOKP 511 v Běchovicích na Východní spojku je problém, neboť spojka je dnes přetížená vnitroměstská komunikace, leží 8 kilometrů hluboko v Praze a předpisům na tranzitní evropskou dálnici těžko dokáže vyhovět.

Na 5ti kilometrech je tam naplánováno 5 MÚK, což je silně v rozporu s technickými normami.

Na dálnici mají být minimální mezikřižovatkové vzdálenosti 4 km, ve městě to lze snížit na 2km, ale v tomto úseku by i to bylo hrubě nedodrženo – někde se plánují dokonce průplety.

Řadu let se několik starostů městských částí a obcí a několik občanských iniciativ marně snažili vyvolat posouzení tzv. Regionální varianty dostavby okruhu. V roce 2014 jejich argumenty uznal ministr dopravy A. Prachař a ŘSD nechalo vypracovat vyhledávací studii na Regionální variantu SOKP vedenou Středočeským krajem. Později i studii proveditelnosti.

Mezitím se však pokračovalo v přípravě trasy SOKP 511 a ta se zastavila až na současném problému se zastaralým stanoviskem EIA.

Ministr Prachař v roce 2014 postupoval v souladu s programem Hnutí ANO vyvést tranzit skutečně okolo hlavního města a ustoupit od starých plánů na „okruh“ přes Suchdol a Běchovice. Program ANO byl známý a ve svých veřejných prohlášeních jej stvrzoval i p. předseda Babiš. S výměnou ministra dopravy, však došlo i k výměně názoru a od té doby jsme opět jen svědkem tlaku na starou trasu, přičemž SOKP 511 přišel na řadu jako první.

Pokud jde o problém s EIA na SOKP 511: Četní kritici stavby SOKP 511 upozorňovali na zastaralé a podhodnocené posouzení této stavby v EIA - od roku 2008 několikrát. Vždy se jim dostalo odpovědi, že staré stanovisko EIA má nekonečnou platnost a území ani projekt se údajně nezměnily.

Teprve když byl zákon o EIA po letech odkladů novelizován, tak je tu problém ... a hledají se cesty, jak evropskou legislativu opět obejít a dožádat se u EK výjimek.

Pokud jde o stavbu SOKP 511, tak mnozí politici namísto hledání věcného a zákonného řešení, vyvolávají rozpory mezi jednotlivými lokalitami Prahy, jako kdyby přesouvání dopravní a emisní zátěže z jedné části města do druhé bylo tím hledaným řešením.

Vznikají všemožná memoranda za SOKP 511 a tlak na některé lokality.

My žádáme (v souladu s evropskou legislativou) o vypracování nové EIA (u nedostavěných částí okruhu), a to se zahrnutím Regionální varianty do posouzení.

Žádáme vás tímto o podporu takového řešení, neboť odborným posouzením trasy vedené skutečně okolo Prahy by mohla konečně skončit patová situace ohledně dostavby okruhu. Výsledek poctivého odborného posouzení obou variant budeme respektovat.

Je nám skutečně líto, jaká je nyní situace s tranzitem jak na Spořilově, tak v Praze 11, ale nejsme za to zodpovědní. Primátor Bém v roce 2010 ze dne na den zavedl kamionový tranzit na Prahu 11 a na Spořilov, dobře si vědom toho, že takto postižení občané mu pomohou zvýšit tlak na ty části města, které se okruhu brání. My jsme tehdy už dva roky věcně, leč marně kritizovali projekt SOKP 511, nikdo s námi věcně nejednal, namísto toho proti nám pozvedli Spořilov.

Zavést trvale tranzitní dopravu od D1 na Černý Most – není vyvedení tranzitu z Prahy, nýbrž vytloukání klínu klínem a trvalé zakonzervování tranzitu uvnitř města a jeho nebezpečné mísení s vnitroměstskou dopravou.

Doplňující informace:

Důvodem posunu okruhu v 90. letech na jihu Prahy (SOKP 512) bylo:

- ponechat uvnitř okruhu rezervu na rozvoj bydlení Prahy
- vyvést obtěžující kamionový tranzit skutečně mimo hlavní město
- umožnit tranzit plynulý – bez nebezpečného mísení s vnitroměstskou dopravou, včetně MHD.

Všechny tyto argumenty platí i na východě a severu Prahy

Východní spojka (Běchovice – Černý Most – Satalice) byla postavena 1984 - 1993 – úsek by se musel na SOKP přestavět (současná rekonstrukce není dostačující).

Úsek je přetížený a hlučí do obytných čtvrtí Běchovic, Dolních a Horních Počernic, Černého Mostu. Jede tam cca 85 000 vozidel denně a po napojení SOKP 511 by stouply na cca 125 000 denně, později dokonce na 150 000 (viz. oficiální prezentace ŘSD z roku 2015).

Běchovice: Proti dálnici SOKP 511 jsme začali vystupovat v r. 2008, kdy jsme zjistili, že na část Běchovic by měla fatální vliv, což nám dříve známo nebylo. Ještě v procesu EIA (2000) vše vycházelo v pořádku.

V roce 2008 nám bylo v územním řízení sděleno, že investor není schopen zajistit v Běchovicích dodržení zákonných limitů hluku (jde o limity 60 dB den a 50 dB noc, tedy už zvýšené pro lokality u hlavních silnic). Přes námítky MČ i majitelů domů – tehdy vyhlásili v Běchovicích tzv. OCHRANNÉ HLUKOVÉ PÁSMO dálnice, což znamenalo legalizaci nadlimitního hluku a stavební uzávěru na stavby bytové, zdravotnické a školské. Týkalo se čtvrti rodinných domků z 30. let 20. století. Jako kompenzaci nenabídli nic.

Od té doby se odvoláváme. Ani 1. ani 2. územní řízení nedokázalo prokázat dodržení hlukových limitů v Běchovicích. „Ochranné hlukové pásmo“ legalizující nadlimitní hluk bylo díky ombudsmanovi zrušeno, neboť bylo nezákonné, protiústavní.

Projekt stavby SOKP 511 se od roku 2008 nezměnil, pouze nám slibují tichý asfalt – ten má omezenou životnost, výměnu již nezaručují. Hluková studie nám prve sdělila, že ochranu před hlukem by zajistil leda snad val 35 metrů, ale takové se nerealizují, nepovolují.

Žádný nový projekt křižovatky, žádné zatunelování – nikdy nikdo s ničím takovým oficiálně nepřišel, to jsou vše jen líbivé výroky do médií. Ani posunout křižovatku o 100 metrů doprostřed pole nikdy nebyli ochotni. V ničem nám nevyšli vstříc a diví se, že se odvoláváme a budeme se odvolávat nadále.

Běchovice nepotřebují tranzitní 6ti proudou dálnici, jež je neúnosně zatíží. Běchovice letitě usilují o odlehčení přetížené Českobrodské silnice (na Kolín). Jenomže roky je na ně veden silný tlak, že jakékoliv

řešení (přeložka) Českobrodské se bude konat pouze tehdy, pokud budou souhlasit i s přivedením SOKP do Běchovic. Odtud plyne někdy nepřehledný postoj MČ Běchovice ke stavbě SOKP.

Právně: SOKP 511- historie a vyhlídky pro blízké roky:

První územní rozhodnutí z prosince 2008, bylo zrušeno MMR k našim odvoláním v lednu 2010.

Náš podnět k ombudsmanovi 2009 – byl úspěšný – bylo zrušeno ochranné hlukové pásmo – nelze používat.

Druhé územní rozhodnutí z října 2010 – zrušeno MMR k našim odvoláním v srpnu 2011.

Žaloba k Nejvyššímu správnímu soudu proti trase SOKP v ZÚR – uspěla v lednu 2011, SOKP vymazán ze Zásad územního rozvoje Prahy.

Zastupitelstvo Prahy – 11. 9. 2014 - bez ohledu na žádosti řady městských částí o posouzení Regionální varianty SOKP - zakreslilo okruh opět do ZÚR Praha v původní stopě.

To vyvolalo novou žalobu proti ZÚR Praha. Podalo ji v roce 2015 celkem 12 samospráv a 6 majitelů domů dotčených trasou. U Městského soudu žaloba v únoru 2016 neuspěla (soud v rozsudku silně preferoval politickou vůli zastupitelstva Prahy).

Proti tomuto rozsudku je podána kasační stížnost a věc bude řešit Nejvyšší správní soud v Brně. Pokud žalobci uspějí, nebude trasa Prahou realizovatelná.

Pokud bude nyní v přípravě SOKP 511 pokračováno bez nové EIA – bude v blízké době vydáno třetí územní rozhodnutí.

Proti takovému územnímu rozhodnutí opět podá odvolání odhadem cca 200 subjektů.

Odvolání bude řešit MMR a pokud jim nevyhoví, podají odvolatelé žalobu k soudu.

Předmětem odvolání i žaloby bude mimo jiné použití zastaralého stanoviska EIA.

EIA a stavba SOKP 511 Běchovice – D1:

Území, v němž má vést SOKP 511 od D1 po Běchovice - bylo z hlediska vlivů na životní prostředí hodnoceno naposledy v roce 2000 (tehdy byla vypracována Dokumentace EIA).

Stanovisko EIA bylo vydáno v roce 2002 (ještě podle zákona č. 244/1992 Sb.)

Tehdy bylo stanovisko souhlasné, neboť v dokumentaci se jevílo vše v pořádku – žádné problémy s hlukem ani s jinými imisemi nebyly konstatovány.

V územním řízení, které probíhalo v roce 2008 se vyjevily vážné problémy s nadlimitním hlukem podél stavby SOKP 511. Projekt, který byl v územním řízení, měl najednou daleko horší vlivy zejména na hlukovou situaci v Běchovicích, než se v době posuzování v EIA předpokládalo. Dopravní intenzity uvažované v roce 2000 se zvýšily, projekt v mezidobí rovněž doznal změn a celkově se některé předpoklady uváděné v EIA ukázaly jako neplatné. Také zatížení území se zhoršilo (vyhlášena oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší). Již v té době (2008) občané Běchovic i radnice – namítali, že posouzení stavby v procesu EIA buď nebylo dostatečné, nebo již není aktuální a žádali nové posouzení stavby v EIA, a to s řádným započtením vlivů z navazujících staveb.

Psal se rok 2008 ... od té doby uplynulo dalších 8 let ... během nichž jsme novou EIA žádali opakovaně a nikdy nám nebylo vyhověno. MŽP vždy reagovalo sdělením, že stanovisko EIA dle zákona č. 244/1992 Sb. je stále platné.

Výsledky, k nimž toto vedlo po přijetí novelizovaného zákona o EIA, již známe..

A dnes nejen občané, ale už i Evropská komise jsou našimi politiky v médiích osočováni, že škodí pokroku a rozkvětu naší výborně připravené dálniční sítě ...

Přitom, kdyby náš stát (MD, MŽP, ŘSD) neignoroval letitou oprávněnou kritiku z Evropské komise a věcné legitimní připomínky dotčených obyvatel a městských částí, tak by nové posouzení stavby v EIA už proběhlo a problém by neexistoval.

A současnost: řada politiků v čele s náměstkem primátorky Dolínkem (ČSSD) a rovněž poslancem ANO Čihákem (dříve blízký spolupracovník D. Ratha) vytáhla tvrdě do boje za to, aby SOKP 511 přece jen nějaký výjimečný režim dostal. Sdělují v médiích, že stavba je připravena a že je bez problémů (vlivy na Běchovice prý jsou vyřešeny!) a spoluorganizují různé podpisové akce proti nám – zejména na Spořilově a na jihovýchodě Prahy.

Paradoxem současných memorand za stavbu SOKP 511 je fakt, že řada městských částí pod nimi podepsaných ve skutečnosti nebojuje za okruh, nýbrž za navazující vnitroměstské stavby, které jim byly slíbeny návdavkem, když s okruhem budou souhlasit. Několik městských částí tak usiluje o okruh, neboť jim byla přislíbena přeložka Českobrodské silnice I/12, dalším městeckým částem byla slíbena Hostivařská spojka (částečná přeložka Černokostelecké I/2). Další městské části se zasazují za okruh do Běchovic zřejmě z obavy, aby nebyla realizována starší varianta vedená přes jejich území (tzv. JVK – přes Křeslice, Prahu 15 a další).

Společně pak všichni tvrdí, že Regionální trasa nepadá v úvahu (třebaže někteří uznávají její větší opodstatněnost), neboť nikdo žádnou jinou trasu nedokáže v dohledných letech projednat.

Pod heslem „postavme rychle aspoň špatný okruh než žádný“ dokáží se mnozí spojit napříč politickým spektrem.

Přestože na MD leží hotová vyhledávací studie na Regionální variantu, která by chránila Prahu před tranzitem, byla by obchvatem přetížených středočeských obcí a vyvedla by kamiony nejen ze Spořilova, ale i z Černého Mostu, nikdo nemá politickou vůli a odvahu nechat ji prověřit v Aktualizaci ZÚR Středočeského kraje a v EIA na nedostavěné části okruhu.

Všichni se zřejmě domnívají, že stavbu SOKP 511 silou protlačí, ačkoliv už nyní je jasné, že do příštích parlamentních voleb nelze dojít ani k pravomocnému územnímu rozhodnutí.

Problém vlastnictví a výkupů pozemků pro okruh v Praze je dalším, často zmiňovaným tématem a vyvolává velké otazníky, zda je to skutečně veřejnost, komu má zdejší okruh prospět nejvíce, přičemž jedna kauza spekulace s pozemky u Běchovic v této souvislosti již vyšla na světlo a byla vyšetřována.

27. 7. 2016

JUDr. Petra Šubrtová, zastupitelka v MČ Praha – Běchovice

petrasubrtova@seznam.cz, mob.: 606 848 837

Mluvčí „Iniciativy za rozumný okruh Prahy“