



STRUČNÉ STANOVISKO K PŘÍPRAVĚ OKRUHU KOLEM PRAHY

Nejpozději od konce 90. let probíhá ostrý spor o trasování SOKP, jakožto **součásti transevropské dálniční a silniční sítě TEN – T, jehož hlavní funkcí je tranzit** (viz. např. státní Politika územního rozvoje).

Do dnešního dne se příprava nedostavěných úseků okruhu na severozápadě a východě města fakticky nachází v patovém stavu. V příštích měsících by se ke kauze měl mimo jiné opět vyjádřit NSS na základě kasační stížnosti dotčených obcí a MČ.

Celková nutnost a funkční opodstatnění dokončení silničního okruhu kolem Prahy je přitom všeobecně nezpochybnitelná.

Rozpor je však v jeho umístění, **zda má být průtahem Prahy (alternativa A – ZÚR), nebo jejím obchvatem (alternativa Regionální).**

Veřejnost, reprezentovaná iniciativou „Starostové pro okruh“ a dalšími iniciativami, požadovala na MD ČR a ŘSD ČR vyhotovení srovnatelné dokumentace pro alternativní (regionální) trasu a transparentní posouzení, které by bylo podkladem o volbě trasy SOKP. To bylo MD ČR a ŘSD ČR trvale odmítáno s tvrzením, že trasa SOKP je daná.

Odpor veřejnosti dále pokračoval s podporou nejvyššího správního soudu, který svými rozsudky v letech 2010-2011 zrušil koridor trasy A-ZUR v úseku Ruzyně – Březiněves – Běchovice – D1.

Teprve v roce 2014, s příchodem ministra Ing. A. Prachaře byla veřejnost vyslyšena a na jeho příkaz objednána dokumentace nedokončené části SOKP v trase alternativy Regionální. Tehdejší vedení ŘSD-ČR dokumentaci objednalo a začalo na ni se zhotovitelem spolupracovat (viz. Příloha č. 1 – mapa PRAŽSKÝ REGION – Síť hlavních komunikací).

Nástupem ministra Ing. D. Ťoka a následnou změnou vedení ŘSD-ČR byla aktivní spolupráce investora na projektu přerušena. Konal se pouze jeden interní výrobní výbor (6. 2. 2015), ale žádné projednání s veřejností v průběhu projektových prací, což je v gesci investora. Za těchto nestandardních podmínek byla dokumentace dokončena, předána investorovi v dohodnutých termínech 22. 7. 2014 a 11. 12. 2015, následně vyfakturována a ŘSD – ČR zaplácena.

ŘSD ČR v listopadu 2015 si **objednalo „Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP“ a alternativy A-ZÚR u ČVUT – Fakulta dopravní - Ústav dopravních systémů.**

V průběhu zpracování dokumentace (22. 3. 2016) se zásadně změnil předmět plnění z „Posouzení vyhledávací studie a Studie proveditelnosti dokončení SOKP“ proti „Sledované alternativě SOKP v trase A – ZÚR hl.m. Prahy a Stře-

dočeského kraje, tj. posouzení obou variant na pouhé „Komplexní posouzení Vyhledávací studie a Studie proveditelnosti dokončení metodou tzv. „Rizikové analýzy“.

Došlo tedy k **vypuštění Posouzení dvou alternativních návrhů SOKP, A – ZÚR a REGIONÁLNÍ, a k jeho nahrazení jednostranným posouzením alternativy REGIONÁLNÍ metodou rizikové analýzy.**

TATO ZMĚNA ZCELA ZRUŠILA PŮVODNÍ ZÁMĚR OBJEKTIVNĚ STEJNOU METODIKOU POSODIT PROVEDITELNOST DVOU ROZDÍLNÝCH NÁVRHŮ DOKONČENÍ SOKP.

Výše uvedená dokumentace je z tohoto důvodu k rozhodovacímu procesu volby alternativy dokončení SOKP pro objednatel (MD ČR, ŘSD ČR) a veřejnost nepoužitelná.

Rozhodující aspekty jsou uvedeny v Příloze č. 2

Odmítat REGIONÁLNÍ ALTERNATIVU na základě tzv. „nepřijatelných rizik“ (časové zpoždění, nesoulad s ÚP, nemožnost financovat z Evropské Unie, projektová podrobnost), jejichž existence je velice problematická, diskutabilní a zcela opomíjet atributy, které obecně charakterizují dálniční stavby (nehodovost, urbanismus, hygienické zákony, ekonomii, mýtné) včetně pozitiv alternativy Regionální je neprofesní, zavádějící a účelové.

S ohledem na výše uvedené je nutno konstatovat, že dokumentace „Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP (10/2016 – 12/2016) **je nesprávná odborně, účelová a tudíž nepřijatelná.**

Pro účely rozhodování státních orgánů, dotčených samospráv a pro jednání s veřejností **je proto třeba zpracovat skutečné objektivní porovnání obou alternativ ve smyslu původního zadání a dle mezinárodně uznávaných a používaných metod.**

Přílohy:

čís. 1 – mapa Pražský region – Síť hlavních komunikací
čís. 2 – Pozitiva alternativy regionální oproti alternativě A – ZÚ

Odborní konzultanti: Ing. Milan Strnad, Ing. Josef Tomeš

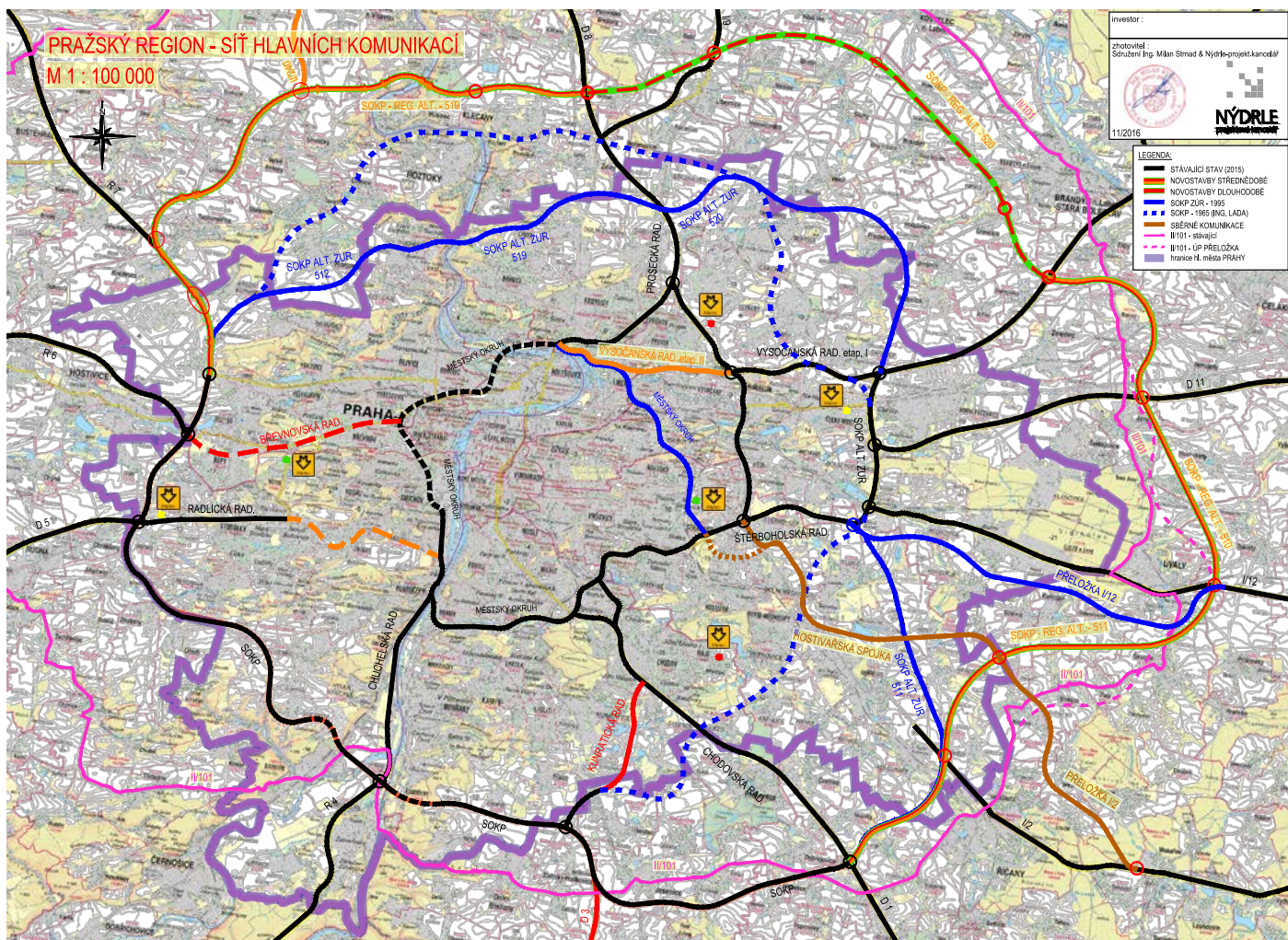
Za Starosty pro okruh:

Ing. Petr Hejl
starosta městské části Praha – Suchdol

Ing. Stanislav Němec
starosta obce Radonice

Hana Moravcová
starostka městské části Praha – Horní Počernice

V Praze dne 13. 4. 2017



POZITIVA ALTERNATIVY REGIONÁLNÍ OPROTI ALTERNATIVĚ A – ZÚR:

1. Je navržena v souladu s požadavky pro trasy TEN-T.
2. Neprochází územím, kde jsou již nyní překračovány hygienické limity (Černý Most, Horní Počernice).
3. Nezabírá na území hl. m. Prahy zastavitelná území pro bytovou a občanskou vybavenost.
4. Nevytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu.
5. Vede územím s poloviční hustotou obyvatel než A-ZÚR.
6. Vyvádí veškerou tranzitní kamionovou a zbytkovou dopravu mimo území hl. m. Prahy a tím trvale do budoucna zlepšuje klima (smog) celé Prahy.
7. Nevytváří na trase TEN-T dopravně kolizní místa, zajišťuje plynulý a bezpečný průjezd tranzitní dopravě.
8. Svoji polohou mimo Prahu zajišťuje **minimální mísení dopravy místní a tranzitní** – tedy trvale **nižší nehodovost**.
9. Má o cca 22 miliard Kč nižší pořizovací **stavební náklady** (dokončení SOKP alternativa A-ZÚR = 55,6 mld. Kč; alternativa Regionální = 33,7 mld. Kč).
10. Bude přinášet vyšší příjmy z výkonového zpoplatnění (mýta).
11. Zlepší dopravní obslužnost území v Polabí mezi Čelákovicemi, Brandýsem n/L, Kostelcem n/L, Neratovicemi a Kladnem.
12. Převzme tranzitní a zbytkovou dopravu z II/101 v úseku D1 (Modletice) až Neratovice, **úspora pro Středočeský kraj cca 1,25 miliardy Kč** nerealizací navrhovaných přeložek II/101.