

SOKP – stručná geneze přípravy a dokončení

Schválením severozápadního sektoru Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v trase „J“ (A-ZÚR) přes Suchdol zastupitelstvem hl. m. Prahy bez řádného projednání a přes nesouhlas městských částí v září 1999 se odstartoval permanentní odpor veřejnosti k trase prosazované Magistrátem, Ministerstvem dopravy ČR (MD ČR) a Ředitelstvím silnic a dálnic ČR (ŘSD ČR).

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.

V roce 2007 MD ČR objednalo **Posouzení alternativy „J“ a „Ss“** v omezeném rozsahu, průkazem ceny, uvedení do provozu a průchodnosti v oblasti Ústavu jaderného výzkumu Řež. Studie sice prokázala výhodnost alternativy „Ss“ (REGIONÁLNÍ), avšak tehdejší vládnoucí garniturou byla odmítnuta.

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

Teprve v roce 2014 s příchodem ministra Ing. Antonína 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 se zhotovitelem dokumentace spolupracovat.

Nástupem ministra Ing. Dana 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 ŘSD ČR. Za těchto nestandardních podmínek byla dokumentace dokončena, předána investorovi v dohodnutých termínech (22. 7. 2014 a 11. 12. 2015), následně vyfakturována a ŘSD ČR uhrazena.

Jelikož se investor zřejmě domníval, že v dokumentaci je velká řada nesrovnalostí a nejasností, zadal (dne 5. 11. 2015 objednávkou č. 01ST-000142) „**Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP**“ u ČVUT – Fakulta dopravní – Ústav dopravních systémů.

V průběhu zpracování dokumentace „Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP“ (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 Středočeského kraje“ – tj. z posouzení obou variant – na pouhé „Komplexní posouzení Vyhledávací studie a Studie proveditelnosti dokončení SOKP – REGIONÁLNÍ alternativy 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 objednatele (MD ČR, ŘSD ČR) a veřejnost nepoužitelná.

NEGATIVA ALTERNATIVY A-ZÚR**|||| POZITIVA ALTERNATIVY REGIONÁLNÍ ||||**

Alternativa dokončení SOKP
prosazovaná státní správou

Alternativa navrhovaná veřejností
zastoupenou iniciativou „Starostové pro okruh“

1. **Alternativa A-ZÚR je v rozporu s požadavky pro trasy TEN-T**
(kříží sídelní útvary a svým umístěním generuje mísení místní a tranzitní dopravy, což je příčina zvýšení nehodovosti).
|||| Je navržena v souladu s požadavky pro trasy TEN-T. ||||
2. **Prochází územím s již překročenými hygienickými limity**
(Černý Most, Horní Počernice, Běchovice), které dále zhoršuje.
|||| Neprochází územím, kde jsou již nyní překračovány hygienické limity. ||||
3. **Zabírá zastavitelné území hl. m. Prahy pro bytovou a občanskou vybavenost.**
|||| Nezabírá na území hl. m. Prahy zastavitelná území. ||||
4. **Vytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu,**
čímž zhoršuje jeho prostupnost a znehodnocuje pozemky.
|||| Nevytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu. ||||
5. **Má negativní vliv na život obyvatel (trvale, přechodně a sezónně bydlicích),**
tj. na cca 90 tisíc osob, což je cca 3× více než u alternativy REGIONÁLNÍ.
|||| Vede územím s poloviční hustotou obyvatel než A-ZUR. ||||
6. **Zavádí veškerou tranzitní kamionovou dopravu a zbytkovou dopravu do městských částí Prahy**
(Běchovice, Počernice, Černý Most, Satalice, Ďáblice, Dolní Chabry, Sedlec, Suchdol).
Vyvádí veškerou tranzitní kamionovou a zbytkovou dopravu mimo území hl. m. Prahy.
|||| Trvale do budoucna zlepšuje klima (smog) celé Prahy. ||||
7. **Vytváří na trase TEN-T kolizní místa**
(hustota MÚK v oblasti Černého Mostu – Novopacká, Chlumecká, Olomoucká, Českobrodská a Dubeč; most přes Vltavu a navazující tunelové uspořádání v Suchdole).
Nevytváří na trase TEN-T dopravně kolizní místa.
|||| Zajišťuje plynulý a bezpečný průjezd tranzitní dopravě. ||||
8. **Svoji polohou na území hl. m. Prahy trvale zhoršuje již nyní nevyhovující klimatické podmínky (smog) v celém městě.**
Svoji polohou mimo Prahu zajišťuje minimální mísení dopravy místní a tranzitní.
|||| Trvale nižší nehodovost. ||||
9. Pořizovací stavební náklady dokončení SOKP
v alternativě A-ZÚR jsou 55,6 mld. Kč, v alternativě REGIONÁLNÍ jsou 33,7 mld. Kč.
Ukazatel 1,2 mld. Kč/km je cca 2× vyšší než je obvyklé u podobných staveb.
|||| Má o cca 22 miliard Kč nižší pořizovací stavební náklady. ||||
10. **Alternativa A-ZÚR umožní formou výkonového zpoplatnění (mýta) pouze část stavebních nákladů a bude tedy trvalou finanční zátěží pro budoucí generace.**
Bude přinášet vyšší příjmy z výkonového zpoplatnění (mýta).
|||| Umoří nejen pořizovací náklady, ale i veškerou údržbu ||||
formou výkonového zpoplatnění.
11. **|||| Zlepší dopravní obslužnost území v Polabí ||||**
mezi Čelákovici, Brandýsem n/L, Kostelcem n/L, Neratovicemi a Kladnem.
12. **|||| Převezme 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.

Uvedená negativa jsou tak závažná a takového charakteru, že je technicky není možné žádnými kompenzačními opatřeními odstranit a ani omezit na přijatelnou míru. Všechna se týkají především stavby 511, která je nejvíce kontraproduktivní stavbou dokončení SOKP.

Trasa dokončení SOKP A-ZÚR prochází územím s potenciálem dalšího populačního růstu a tedy k nové rezidenční výstavbě (Praha 8-Dolní Chabry, Březiněves, Čakovice, Kralovice, Kolovraty atd.), to znamená zasahuje do území, **kam dálnice (kamionová doprava) evidentně nepatří. Do tohoto území patří místní komunikace sběrné a obslužné.**

ZÁVĚR:

Odmítat REGIONÁLNÍ ALTERNATIVU na základě tzv. „nepřijatelných rizik“ (časové zpoždění, nesoulad s ÚP, nemožnost kofinancovat z Evropské Unie, projektová podrobnost), **jejichž existence je velice problematická, diskutabilní a zcela opomíjet atributy, které obecně charakterizují dálniční stavby** (dopravní obslužnost, 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 ve svém závěru protispolečenská 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:

1_ÚZEMÍ HL. M. PRAHY – HISTORICKÝ VÝVOJ	(6,4 MB)
2_PRAŽSKÝ_REGION_SÍŤ_HL_KOMUNIKACÍ	(7,3 MB)
3_STŘETÝ SOKP S ŽIVOTNÍM PROSTŘEDÍM	(3,4 MB)

Tyto mapové podklady jsou dostupné na
<http://rozumnadoprava.cz/index.php/publikace/>

Starší verze tohoto dokumentu:

Stručné odborné stanovisko k přípravě okruhu kolem Prahy

26. 5. 2017 – zveřejnil Ing. Petr Kasa

<http://18400.cz/okruh/>

STAROSTOVÉ PRO OKRUH

STRUČNÉ STANOVISKO K PŘÍPRAVĚ OKRUHU KOLEM PRAHY

V Praze dne 13. 4. 2017

http://www.starostoveprookruh.cz/data/basic/_file/6-strucne_stanovisko_nahled.pdf

(2 strany)

STRUČNÉ STANOVISKO K DOKUMENTACI

„KOMPLEXNÍ POSOUZENÍ ALTERNATIVNÍHO NÁVRHU SOKP“

z října 2016 (korekce prosinec 2016)

V Praze dne 13. 3. 2017 – Za odbornost: Ing. Milan Strnad, Ing. Josef Tomeš

http://www.rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2018/03/Stručné-stanovisko-ke-studii-ČVUT_2017.pdf

(3 strany + 2 přílohy)
