

Přehled historie přípravy SOKP – zpracoval Ing. Milan Strnad

První zmínky o silničním okruhu jsou z doby první republiky (1918–1938), kdy bylo vytvořeno množství námětů, které měly společné, že byly obchvatem tehdejší zástavby. První technicky konkrétní okruh v polovině šedesátých let minulého století byl „Ladův okruh“, který byl v roce 1974 součástí „Základního komunikačního systému hlavního města Prahy“ (ZÁKOS) a dosud není funkční, i když je v územním plánu.

Z hlediska SOKP byla tato usnesení, stanoviska a vyjádření:

1. Dne 23. června 1976 byly usnesením č. 155 vlády České socialistické republiky přijaty územní plán rajónu Pražské středočeské aglomerace (VÚC) a směrný územní plán Prahy (SÚP). Tímto usnesením vláda schválila směrnice k realizaci územního plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace a směrného územního plánu Prahy jako závazné pro zpracování územních plánů nižšího stupně.

2. Dne 21. ledna 1986 přijala Česká socialistická republika dvě usnesení: usnesení č. 23, v němž schvaluje územní plán hlavního města Prahy spolu se směrnicemi pro uspořádání území HMP, **a usnesení č. 24, kterým schvaluje změny a doplňky plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace,** včetně změn a doplňků směrnic pro jeho realizaci.

Směrnice pro realizaci uvádějí:

- a) **Zaměřit se přednostně na výstavbu západní a severní části dopravního okruhu Prahy.**
- b) Směrnice v bodě 26 na straně 9 a 10 (bod 45) zní:
„Zajišťovat vzájemné propojení silničních radiál a plynuté rozdělení vnější dopravy na vnitroměstskou základní komunikační síť jádrového místa postupnou realizací vnějšího pražského rychlostního automobilového okruhu H1, vedeného v severní části přes Roztoky. Postupně realizovat vzájemné propojení center aglomerace a vnější propojení radiálních komunikací ...“
- c) **Usnesením č. 23 byl přijat územní plán Prahy,** v něm se již oproti směrnému územnímu plánu pro Prahu z roku 1976 **nehovoří o územní rezervě a ani přímo o trase přes Suchdol.** Jak vyplývá z plánů VÚC pražského rajónu schválených **usnesením č. 24, je územní rezerva trasy přes Suchdol vypuštěna.** Tím byla z územního plánu VÚC usnesením vlády vypuštěna (zrušena) územní rezerva pro případnou trasu přes Suchdol a **trasa okruhu zůstává umístěna přes Roztoky.**

3. Dne 10. listopadu 1993 bylo vládou České republiky přijato usnesení č. 631 o rozvoji dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla v České republice do roku 2005, kde se v bodě III. **ukládá 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.** *Poznámka: tedy nikoliv na území Prahy!*

Toto usnesení nebylo nikdy naplněno. Naopak Praha schválila v září 1999 svůj plán obce a v něm umístila silniční okruh na severozápadě Prahy ve variantě „J“ přes Suchdol.

4. Dne 13. září 1995 přijala vláda České republiky usnesení č. 516 o schválení 2. doplňku územního plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace a příslušné nařízení, kterým se vyhlašuje 2. doplněk závazné části územního plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace. Tyto změny se vztahují k dálnici D8 a okruhu na severozápadě Prahy se netýkají. **Tedy trasa vnějšího pražského okruhu zůstává umístěna přes Roztoky a územní rezerva pro trasu přes Suchdol není obnovena.**

5. Dne 18. června 1998 zasílá Ministerstvo dopravy ČR souborné stanovisko k návrhu územního plánu Prahy ve znění:

„S návrhem vyhlášení všech akcí souvisejících se Silničním okruhem (SO) a radiálních komunikací navazujících na dálnice a silnice I. a II. třídy nacházející se na území hl. m. Prahy za veřejně prospěšné stavby souhlasíme. Konstatujeme však, že u SO lze vyhlásit za veřejně prospěšnou stavbu jen část procházející územím hl. m. Prahy. Z těchto důvodů požadujeme, aby byl SO posuzován jako celek.“

U Silničního okruhu (SO) lze vyhlásit schválení a vyhlášení jako veřejně prospěšná stavba až v rámci schvalovacího procesu ÚP VÚC Pražského regionu. Ani toto stanovisko a tento požadavek nebyly nikdy řádně akceptovány.

6. V září 1999 zastupitelstvo hl. m. Prahy schválilo svůj plán a v něm umístilo severozápadní část SOKP v alternativě „J“ (A-ZÚR) přes Suchdol, a to **bez řádného projednání a přes nesouhlas městských částí Suchdol, Dolní Chabry a Lysolaje.**

7. Vyjádření krajského hygienika Středočeského kraje k dokumentaci EIA pro SOKP, úsek Ruzyně – Březiněves, stavby 518 a 519, č.j. 3924-215/00/1287 ze dne 6. 2. 2001:

*„Z hlediska ochrany veřejného zdraví před hlukem je ovšem nutno v dalším postupu přípravy realizace této akce **prosazovat variantu „Ss“ (regionální) oproti variantě „J“ (A-ZÚR)**.“*

8. Vyjádření Středočeského kraje (hejtman Ing. Petr Bendl) k dokumentaci EIA pro SOKP, úsek Ruzyně – Březiněves, stavby 518 a 519, ze dne 17. 4. 2001:

*„... **jako nejvhodnější doporučuje variantu „Ss“**. ... Varianta „Ss“ je považována za nejvhodnější i z pohledu regionálního rozvoje Středočeského kraje a vhodného využití území.“*

9. Vyjádření náčelníka Generálního štábu armády České republiky generálporučíka Ing. Jiřího Šedivého ze dne 3. 12. 2001:

*„Komunikace tohoto typu jsou častým cílem pro vzdušné napadení, což sebou nese i možnost bezprostředního ohrožení civilního obyvatelstva žijícího v těsné blízkosti. Z uvedených důvodů **nedoporučují realizaci variant, které na silničním okruhu kolem Prahy předpokládají výskyt tunelů a jsou vedeny hustě obydlenými oblastmi. Z hlediska zájmů městské části Praha Suchdol a i ostatních dotčených obcí se jeví jako vhodnější Vámi navrhovaná varianta „Ss“ (Regionální varianta SOKP)**.“*

10. Stanovisko MŽP ke konceptu ÚPN VÚC Pražského regionu, č.j. 710b/OPVŽP/02MS, ze dne 27. 5. 2002:

„Při řešení severozápadní části městského silničního okruhu respektovat stanovisko MŽP ČR o hodnocení vlivů podle § 11 zákona č. 244/Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, k projektu „Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519, Ruzyně – Březiněves“, č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02.

Z hlediska vlivu na životní prostředí MŽP ČR doporučuje realizaci varianty „B“ (dle EIA „Ss“). Varianta „A“ (dle EIA „J“) je možná pouze v případě, že koncept ÚPN VÚC ani posouzení vlivů koncepce na životní prostředí realizaci varianty „B“ nijak nevyklučuje.

*U varianty „B“ je přivaděč ze Suchdola na silniční okruh (MÚK u Velkých Přílepech) navržen v nové trase, čímž se účelově vytváří radiála Kladno – Suchdol – Zenklova (ulice v Kobylisích). Ve variantě „A“ jsou přitom všechny zátěže od Kladna na silniční okruh směřovány na R7 (D7). Varianta „B“ je při vybudování MÚK se silnicí II/608 v oblasti napojení Klecan zcela srovnatelná s variantou „A“ a rozdělení zátěží od Kladna nemá opodstatnění. Dále je v této věci také potřeba respektovat stanovisko bezpečnostních složek státu, které **z vojensko-strategického hlediska upřednostňují variantu „B“, a v neposlední řadě i otázku ekonomickou, kdy vzhledem k náročnosti technického řešení varianta „A“ je výrazně dražší**“.*

11. V květnu r. 2004 vstoupila Česká republika do Evropské unie, podepsala příslušné dohody. Akceptovala tedy i Rozhodnutí 1962/96/ES, které určuje požadavky na komunikace TEN-T, jehož součástí je SOKP.

Rozhodující požadavky na síť TEN-T jsou:

Trasy musí míjet sídelní útvary, zaručovat vysokou, jednotnou a nepřetržitou úroveň dopravních služeb, pohodlí a bezpečnost silničního provozu, tj. nepřipustit mísení místní a tranzitní dopravy.

12. MD ČR zadalo vyhotovení studie „Posouzení variant J a Ss severozápadního sektoru SOKP“ (smlouva z 22. 3. 2007; č. zak. 236192) jako podklad pro výběr alternativy SOKP. Tato studie **prokázala jednoznačnou výhodnost trasy „Ss“ ve srovnání s jižní variantou „J“** z hlediska finančního a hlediska požadavku evropských norem a bezpečnosti provozu.

Zmíněná studie fy Mott MacDonald ze září 2007 předložila důkaz možnosti průchodu komunikace v blízkosti Ústavu jaderného výzkumu v Řeži, což byl skutečně problém ne zcela dořešený v rámci procesu EIA. Je možno dodat, že tato studie má jako vlastně jediná dokumentace pořízená v kontextu s SOKP odbornou oponenturu zpracovanou Vysokým učením technickým v Brně na požadavek MŽP ČR. Oponentura plně prokázala věrohodnost závěrů učiněných firmou Mott MacDonald.

13. Dne 19. 9. 2007 Usnesením vlády ČR č. 1064 byla ustavena MD ČR a MŽP ČR skupina odborníků pro doporučení alternativy severozápadního sektoru SOKP, která poměrem hlasů 8 : 2 doporučila realizovat alternativu „J“, a to bez jakéhokoliv konkrétního odborného zdůvodnění.

14. Dne 28. 8. 2008 vydal Magistrát HMP územní rozhodnutí na stavby SOKP 518 a 519 (A-ZÚR). Na základě odvolání mnoha účastníků řízení MMR ČR dne 25. 3. 2010 (stavba 519) a 4. 10. 2010 (stavba 518) územní rozhodnutí zrušilo. Po několikaleté marné snaze žadatele o řádné doplnění DÚR a opakovaném prodlužování lhůt byla **obě územní řízení dne 19. 1. 2015 (stavba 518) a 20. 1. 2015 (stavba 519) zastavena.**

15. Územní rozhodnutí na SOKP-511 ze dne 8. 12. 2008 uveřejnilo vyhlášení tzv. **ochranného hlukového pásma** v oblasti Běchovice 2 (Nová Dubeč) hlavním hygienikem. **Paradoxem je, že vrcholový orgán ochrany veřejného zdraví použije nesprávný, účelový atribut k podpoře zájmů investora ŘSD ČR na úkor zájmů veřejnosti, tj. občanů Běchovic – Nové Dubče.**

16. Opatřením obecné povahy č. 8 platným od 1. 6. 2010, na základě usnesení Zastupitelstva HMP č. 32/59 ze dne 17. 12. 2009, byly vydány Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy obsahující trasu SOKP dle ÚP.

17. Nejvyšší správní soud svým rozsudkem 8 Ao 2/2010 - 644 ze dne 20. 5. 2010 v ZÚR HMP zrušil koridory a plochy SOKP v úseku Ruzyně – Březiněves.

18. Nejvyšší správní soud svým rozsudkem 7 Ao 7/2010 -133 ze dne 27. 1. 2011 v ZÚR HMP zrušil úseky SOKP Březiněves – Horní Počernice a Běchovice – D1.

19. Na příkaz ministra dopravy v roce 2014 v souladu s Usnesením senátu č. 36 ze září 2003, následného usnesení č. 20 podvýboru pro ochranu přírody a krajiny Poslanecké sněmovny v září 2003 a dopisu ministra Grégra z února 2001 **zadalo ŘSD ČR studii „Proveditelnost řešení tranzitní dopravy ve Středočeském kraji, včetně posouzení HDM-4“.** Tato studie doporučila pokračovat ve variantě „Ss“ (regionální). S nástupem ministra D. Ťoka byla ovšem studie účelově zpochybnována a na jejím odborném posouzení se dále nepokračuje.

20. Opatřením obecné povahy č. 43/2014 účinným od 1. 10. 2014, na základě usnesení Zastupitelstva HMP č. 41 ze dne 11. 9. 2014, byla vyhlášena Aktualizace č. 1 ZÚR HMP, která trasu

SOKP zrušenou dvěma rozsudky Nejvyššího správního soudu opět navrátila do Zásad v původní podobě.

21. Dne 6. 10. 2015 byl podán Návrh na zrušení části A-ZÚR hl. m. Prahy – vymezení SOKP.

22. Dne 26. 2. 2016 zamítl Městský soud v Praze svým rozsudkem čj. 10A159/2015-222 žalobu 12 městských částí a obcí Středočeského kraje, domáhající se zrušení trasy SOKP v Aktualizaci č. 1 ZÚR HMP. Proti tomuto rozsudku byla u Nejvyššího správního soudu v Brně podána kasační stížnost.

23. V ZÚR Středočeského kraje je trasa SOKP v severozápadním segmentu po několika soudních rozhodnutích zrušena. Nyní probíhá 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje, která má zrušené úseky okruhu do Zásad navrátit – viz situace v Praze. (ZÚR Středočeského kraje obsahuje tzv. Aglomerační okruh, který z velké části trasou odpovídá Regionální variantě.)

24. Investor ŘSD ČR objednal u Ústavu dopravních systémů – ČVUT Fakulta dopravní „KOMPLEXNÍ POSOUZENÍ ALTERNATIVNÍHO NÁVRHU SOKP reprezentovaného VYHLEDÁVACÍ STUDII (2014) a STUDII PROVEDITELNOSTI (2015) dokončení SOKP proti státní správou sledované ALTERNATIVĚ A-ZÚR HMP a Středočeského kraje" (objednávka č. 01ST-000142 z 5. 11. 2015 s cenou bez DPH 1 495 000 Kč, termín konceptu 21. 1. 2016).

25. Dodatkem č. 1 (5. 1. 2016) k výše uvedené objednávce byl posunut termín vyhotovení konceptu na 26. 3. 2016.

26. Dodatkem č. 2 (22. 3. 2016) byl změněn předmět plnění na zpracování „rizikové analýzy VYHLEDÁVACÍ STUDIE a STUDIE PROVEDITELNOSTI dokončení SOKP v regionální variantě“. Bylo vynecháno posouzení proti státní správou (ŘSD ČR) sledované variantě v trase A-ZÚR, s cenou bez DPH 1 295 000 Kč. Termín předání konceptu 3. 5. 2016. Bylo též doplněno „Pro zpracování díla bude použita tzv. riziková analýza“.

K této skutečnosti – změně předmětu plnění - se v Posouzení (str. 13, odd. 26) uvádí:

„Zadání se v průběhu zpracování muselo změnit, protože po studiu materiálů (1 – Vyhledávací studie) a (2 – Studie proveditelnosti, koncept k projednání 6/2015) a (3 – STPÚ, čístopis 12/2015) vznikl až následně v průběhu prací - bylo zřejmé, že původní ambice (komparace variant) nemůže být splněno“.

Toto zdůvodnění je zcela neodůvodněné, neboť materiál (3) byl investoru ŘSD předán 22. 12. 2015, což je před smluvními termíny a reálným termínem (12/2016) dokumentace „Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP“. Konečné znění zadání (viz str. 13) bylo „KOMPLEXNĚ VYHODNOTIT TECHNICKÉ ŘEŠENÍ V REGIONÁLNÍ ALTERNATIVĚ“ zvolenou metodikou a učinit závěry z obou, (respektive ze všech) studií.

K posuzované dokumentaci je nutno uvést, že byla zhotovena „VYHLEDÁVACÍ STUDIE (7/2014)“ a „STUDIE PROVEDITELNOSTI (12/2015)“. Dokumentace v 6/2015 byla předána investorovi jako koncept k projednání studie 12/2015. Tato skutečnost nebyla pochopena autory „POSOUZENÍ“.

27. Je nutné zdůraznit, že ZMĚNOU ZADÁNÍ BYL PŮVODNÍ ZÁMĚR „Posouzení dvou rozdílných tras řešení dokončení SOKP v alternativě A-ZÚR nebo v alternativě REGIONÁLNÍ“ **dodatkem č. 2 VYLOUČEN.**

Předkládaná dokumentace dle dodatku č. 2 je **K ROZHODOVÁNÍ o volbě alternativy dokončení SOKP NEPOUŽITELNÁ – NENÍ CO S ČÍM POSUZOVAT A POROVNÁVAT.**

[Pokračování...](#)