

STRUČNÉ STANOVISKO

K DOKUMENTACI:

**„KOMPLEXNÍ POSOUZENÍ ALTERNATIVNÍHO NÁVRHU SOKP“
z října 2016 (korekce prosinec 2016)**

Objednatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR – úsek výstavby
Čerčanská 12, 140 00 Praha 4

Zhotovitel: České vysoké učení technické v Praze
FAKULTA DOPRAVNÍ
Ústav dopravních systémů
Konviktská 20, 110 00 Praha 1

STRUČNÉ STANOVISKO K PŘÍPRAVĚ A REALIZACI OKRUHU

Nejpozději od konce 90. let probíhá ostrý spor o trasování SOKP, jakožto součásti transevropské 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. 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 (státní správou prosazovaná alt. A – ZÚR), nebo jejím obchvatem (alt. Regionální, navrhovaná veřejností - Iniciativou Starostové pro okruh).

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. Toka 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 alt. A-ZÚR u ČVUT – Fakulta dopravní-Ústav dopravních systémů. V průběhu zpracování dokumentace (22. 3. 2016) se zásadně změnilo předmět plnění z „Posouzení vyhledávací studie a Studie proveditelnosti dokončení SOKP“ proti „Sledované alt. SOKP v trase A – ZÚR hl.m. Prahy a Středočeského 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 alt. 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, státní správu 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 kofinancovat z Evropské Unie, projektová podrobnost), jejichž existence je velice problematická, diskutabilní a zcela opomíjí atributy, které obecně charakterizují dálniční stavby (nehodovost, urbanismus, hygienické zákony, ekonomii, mýtné) včetně pozitiv alternativy regionální je neprofesní, zavádějící a účelová.

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:

čís.1 – mapa Pražský region – Síť hlavních komunikací

čís.2 – Positiva alternativy regionální oproti alternativě A –ZÚR

Za odbornost: Ing. Milan Strnad, Ing. Josef Tomeš

V Praze dne 13.3.2017

Příloha číslo 2

POSITIVA ALTERNATIVY REGIONÁLNÍ OPROTI ALT. A – ZÚR:

1. Neprochází územím s již překročenými hygienickými limity.
2. Nezabírá zastavitelná území pro bytovou a občanskou vybavenost na katastru hl.m. Prahy.
3. Nevytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu – hl.m.Prahy.
4. Vede územím s mnohem nižší hustotou obyvatel.
5. Vyvádí veškerou tranzitní kamionovou a zbytkovou dopravu mimo území hl.m.Prahy a tím trvale do budoucna zlepšuje klima (smog) celé Prahy.
6. Nevytváří na trase TEN-T dopravně kolizní místa (hustota MÚK).
7. Svoji polohou mimo Prahu zajišťuje minimální mísení dopravy místní a tranzitní – tedy trvale nižší nehodovost.
8. Pořizovací stavební náklady dokončení SOKP (alternativa A-ZÚR = 55,6 mld.Kč; alternativa Regionální = 33,7 mld.Kč) jsou nižší o cca 22 miliard Kč, což je významná suma státního rozpočtu.
9. Zlepšení dopravní obslužnosti území v Polabí mezi Čelákovickými, Brandýsem n/L, Kostelcem n/L a Neratovicemi.
10. Trasa Regionální alternativy převezme tranzitní a zbytkovou dopravu z II/101. v úseku D1 (Modletice) až Neratovice, takže všechny navrhované přeložky II/101 a přeložky silnic souvisejících s SOKP– Alternativa A – ZÚR, které jsou v kompetenci Středočeského kraje, není nutno realizovat. Úspora pro kraj cca 1,25 milardy Kč.